Die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen in Deutschland

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät

der Vereinigten Friedrichs-Universität

Halle-Wittenberg

Als Auszug des Buches mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Vorgelegt von

Fritz Poppe

Ober-Postpraktikant aus Potsdam

Halle a. S.

1911.

Referent:
Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Conrad

Inhalt

Seite

*Einleitung 5

Kap. 1. Die geschichtliche Entwicklung der finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen in Deutschland . . . . . .

§ 1. Allgemeine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Auseinandersetzung bezüglich der Postregals- und Postzwangsvorrechte . . . . . .

§ 2. Die Entwicklung in Brandenburg-Preußen. . . . . .

§ 3. Die Entwicklung in Sachsen. . . . . .

§ 4. Die Entwicklung in Bayern . . . . . .

§ 5. Die Entwicklung in Württemberg . . . . . .

§ 6. Die Verhältnisse in den übrigen deutschen Staaten. .

*Kap. 2. Die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde und im neuen Deutschen Reich 7

*§ 1. Die Entwicklung seit 1867 7

*§ 2. Das geltende Recht. 12

§ 3. Die formelle Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen Reichspost und Eisenbahnen . . . . . .

Kap. 3. Die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen im Ausland . . . . . .

§ 1. Allgemeines . . . . . .

§ 2. Die Verhältnisse in Österreich-Ungarn . . . . . .

§ 3. Die Verhältnisse in der Schweiz . . . . . .

§ 4. Die Verhältnisse in Frankreich . . . . . .

§ 5. Die Verhältnisse in England . . . . . .

§ 6. Die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Nordamerika . . . . . .

§ 7. Die Verhältnisse in den übrigen wichtigsten außerdeutschen Staaten. Allgemeine Betrachtungen über die Regelung der Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen im Auslande . . . . . .

*Kap. 4. Der finanzielle Effekt des heutigen Rechtszustandes 19

*§ 1. Die im Jahre 1907 von der Reichs-Postverwaltung an die Eisenbahnen gezahlten Beträge 19

*§ 2. Die bisher veröffentlichten Berechnungen über den Wert der unentgeltlichen bzw. nicht voll bezahlten Eisenbahnleistungen für Postzwecke 23

*§ 3. Die Berechnung des Wertes der unentgeltlichen bzw. nicht voll bezahlten Eisenbahnleistungen für das Jahr 1907 42

*§ 4. Die Wirkung des heutigen Rechtszustandes auf die Etats der Post und Eisenbahnen 59

*Kap. 5. Kritische Betrachtungen über das geltende Recht und seine finanzielle und volkswirtschaftliche Bedeutung 65

*§ 1. Ist die Forderung einer Entschädigung der Post durch die Eisenbahnen bei Einführung der letzteren gerechtfertigt gewesen? 65

*§ 2. In welcher Form konnten die Entschädigungen der Post durch die Eisenbahnen erfolgen und wie sind sie erfolgt? 75

*§ 3. Sind diese Entschädigungsleistungen der Eisenbahnen für die Post im Deutschen Reich noch heut begründet und gerechtfertigt? 80

*Schlußbemerkungen 102

Anlagen A bis D . . . . . .

Anmerkung: Die nicht mit Stern versehenen Kapitel und Paragraphen enthält nur das vollständige Buch.

Einleitung

Die deutschen Staats- und Privateisenbahnen[1] — mit Ausnahme jedoch der in Bayern und Württemberg bestehenden — haben nach dem Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 in erheblichem Umfange gesetzlich festgelegte Leistungen für die Zwecke des Postdienstes auszuführen, die z. T. nach den Selbstkosten von der Post bezahlt werden, z. T. aber unentgeltlich auszuführen sind. Diese unentgeltlichen Leistungen belasten natürlich die Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz in erheblichem Maße. Die preußische Eisenbahnverwaltung berechnet z. B. ihren Wert für 1907 auf 36 527 975 Mark[2]. Die durch das genannte Gesetz geschaffenen finanziellen Beziehungen zwischen der Reichspost und den Eisenbahnen haben für den Finanzpolitiker insofern Interesse, als sie bei dem in Deutschland bestehenden System von Reichspost und Staatsbahnen[3] für das Verhältnis der Reichsfinanzen zu den bundesstaatlichen Finanzen von Bedeutung sind und somit bei einer Neuregelung der Reichsfinanzen in ihrem Verhältnis zu den bundesstaatlichen Finanzen, wie sie

---

[1] Wegen der Kleinbahnen zu vgl. S. 16 ff.

[2] Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, herausgegeben vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin, Berichtsjahr 1907, S. 37. (Der Bericht wird kurz als Betriebsbericht bezeichnet werden.)

[3] Die Zahl der Privatbahnen in Deutschland ist im Verhältnis zur Zahl der Staatsbahnen jetzt sehr gering.

schon längere Zeit geplant ist und in absehbarer Zeit wohl unbedingt erforderlich werden wird, mit in Rechnung gezogen werden müssen.

In der folgenden Arbeit soll nun untersucht werden,

1. wie die Eisenbahnen zur Übernahme der gedachten Leistungen gekommen sind (Kapitel 1),

2. um welche Leistungen es sich jetzt handelt (Kapitel 2),

3. wie die Beziehungen zwischen der Post und den Eisenbahnen in den bedeutendsten außerdeutschen Staaten geregelt sind (Kapitel 3),

4. welchen Geldeswert die Leistungen der deutschen Eisenbahnen — und zwar sowohl die bezahlten wie besonders die unentgeltlichen — darstellen (Kapitel 4) und

5. ob die Leistungen gerechtfertigt waren und es noch heute sind. Das führt zur Prüfung der Frage, ob die Beibehaltung des heutigen Rechtszustandes zu empfehlen ist (Kapiel 5).

Ausdrücklich ist noch zu bemerken, daß die folgenden Untersuchungen sich nur auf das Verhältnis der Eisenbahnen zur Post-, nicht auch zur Telegraphenverwaltung beziehen.

Kapitel 2.

Die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde und im neuen Deutschen Reich.

§ 1.

Die Entwicklung seit 1867.

Als im Norddeutschen Bunde auf Grund des Art. 48 der Bundesverfassung das Postwesen als einheitliche Staatsverkehrsanstalt eingerichtet wurde und die einzelnen landesgesetzlichen Vorschriften über das Postwesen im Gebiete des Bundes durch das Postgesetz vom 2. November 1867 ersetzt wurden, ließ man es nach § 5 dieses Gesetzes hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Post und Privateisenbahnen — Staatsbahnen sind nicht erwähnt — bei dem in den einzelnen Staaten bestehenden Zustande bewenden und erteilte dem Bundespräsidenten die Ermächtigung, den neu zu konzessionierenden Bahnen für Zwecke der Post Verpflichtungen aufzuerlegen, die für das gesamte Bundesgebiet gleichmäßig festzusetzen waren, aber über diejenigen Verpflichtungen nicht hinausgehen durften, die den neu zu erbauenden Eisenbahnen in den östlichen Provinzen Preußens nach den geltenden Gesetzen, das sind dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838 und den Postgesetzen von 1852 und 1860, auferlegt werden mußten. Das Verhältnis der Post zu den Staatseisenbahnen blieb besonderen Vereinbarungen vorbehalten, die durch das

vom Bundesrat erlassene Reglement vom 1. Januar 1868 einheitliche Formen erhalten haben. Dieses Reglement sieht im wesentlichen Leistungen der Staatsbahnen für die Post auf drei Gebieten vor, nämlich bezüglich

der Wahrnehmung von Postdienstgeschäften durch Eisenbahnbeamte,

der Postlokale und

der Postbeförderung.

Die genauere Besprechung seiner wesentlichen Bestimmungen ist deswegen nötig, weil es als unmittelbarer Vorläufer des noch heut geltenden Eisenbahnpostgesetzes für dieses vielfach vorbildlich gewesen ist. Im einzelnen sei erwähnt:

Die Wahrnehmung von Postdienstgeschäften durch Eisenbahnbeamte ist nur nach vorangegangener Verständigung beider Verwaltungen und nur, soweit es das Eisenbahndienstinteresse zuläßt, angängig. Die anteiligen Kosten für die betreffenden Beamten und für die Aufwendungen für den Bureaubedarf hat die Post den Eisenbahnen zu ersetzen.

Bei Bauten für die Zwecke der Staatseisenbahnen hat die Eisenbahnverwaltung auf die Bedürfnisse der Postverwaltung an Dienst- und Wohnungsräumen auf den Bahnhöfen Rücksicht zu nehmen und die nach beiderseitiger Verständigung für Postzwecke für erforderlich erachteten Räumlichkeiten der Post zu überweisen und baulich zu unterhalten. Hierfür zahlt die Post an die Eisenbahn einen Mietzins von 6 % des Baukapitals. Die Reinigung, Heizung und Erleuchtung der von ihr benutzten Räume besorgt die Post selbst, für gemeinschaftlich benutzte Räume sind diese Kosten von beiden Verwaltungen je zur Hälfte zu tragen. Gebäude, die nur Postzwecken dienen, werden aus Postmitteln erbaut und unterhalten.

Die Post wirkt bei der Fahrplanaufstellung mit und bestimmt, welche fahrplanmäßigen Züge zur Postbeförde-

rung benutzt werden sollen. Die Eisenbahn kann bei Zügen mit besonders kurzer Fahrzeit die Päckereibeförderung beschränken oder ausschließen. Die Beförderung der Postsendungen kann erfolgen

1. in Bahnpostwagen,
2. in für den Postdienst reservierten Eisenbahnwagen — Abteilen,
3. durch Vermittlung des Eisenbahnzug-Personals,
4. durch einen in einem Eisenbahnwagen mitfahrenden Postunterbeamten,
5. durch Überweisung von Poststücken an die Eisenbahn zur Beförderung in den Gepäckwagen oder
6. in von der Eisenbahn gestellten außergewöhnlichen Transportmitteln, Güterwagen oder Teilen von Personenwagen.

Die Fälle zu 1 und 2 sollen die Regel bilden. Die Beförderung durch Vermittlung von Eisenbahnpersonal — Fall 3 — darf sich nur auf Briefbeutel, Brief- und Zeitungspakete erstrecken und ist von der Genehmigung der betr. Eisenbahndirektion abhängig. Auch in dem Fall zu 4 darf der Postunterbeamte lediglich Briefbeutel, Brief- und Zeitungspakete befördern. Zur Beförderung in den Gepäckwagen der Eisenbahn — Fall 5 — eignen sich vorzugsweise Pakete von über 40 Pfund Gewicht. Die Überweisung darf nur bei Zügen erfolgen, bei denen Eil- oder Frachtbeförderung stattfindet, und sich auf Geld- und Wertsendungen nicht erstrecken. Die Einstellung außergewöhnlicher Transportmittel darf bei solchen Zügen nicht verlangt werden, bei denen die Postpäckereibeförderung beschränkt ist.

Es gilt als Regel, daß für die Beförderung der r e g e l m ä ß i g in einem Zuge laufenden Postwagen bzw. Postabteile, deren Zahl für die einzelnen Züge nicht beschränkt ist, der Eisenbahn nichts vergütet wird, daß die letztere aber für a u ß e r g e w ö h n l i c h e i n g e s t e l l t e Post-

wagen und Postabteile und für solche Poststücke, die ihr zur Beförderung überwiesen sind — Fall 5 —, eine Vergütung erhält. Innerhalb der regelmäßig laufenden Postwagen und Postabteile sowie der außergewöhnlich eingestellten Wagen bzw. Abteile werden frei befördert:

1. Briefe, Zeitungen und Gelder einschl. des ungemünzten Goldes und Silbers ohne Unterschied des Gewichts und gewöhnliche Pakete bis zum Gewicht von 40 Zollpfunden.

2. die zur Begleitung der Postsendungen bzw. zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, deren Zahl im allgemeinen ein für allemal bestimmt sein muß und nur in Ausnahmefällen überschritten werden darf, und

3. die Gerätschaften und Utensilien, deren die Beamten unterwegs bedürfen.

In den vorher zu 3 und 4 genannten Fällen erfolgt die Beförderung der Postsachen und auch des Postunterbeamten frei.

Für Pakete über 40 Zollpfund hat die Eisenbahn in jedem Fall eine Vergütung zu erhalten, also auch dann, wenn die Pakete in den außergewöhnlich eingestellten Postwagen oder Postabteilen sich befinden, die nicht umsonst befördert werden. Die Gebühr entspricht dem Normaleilfrachtsatz der Bahn; der gleiche Satz wird auch für die Pakete erhoben, die der Eisenbahn zur Beförderung in eigenen Wagen überwiesen werden.

Die Bahnpostwagen werden für Rechnung der Postkasse gebaut und unterhalten und sind Eigentum der Post. Für die Unterhaltung, die äußere Reinigung und das Schmieren der Wagen, die Unterstellung von Reservewagen sowie das Umrangieren der Wagen behufs Laderechtstellung erhält die Eisenbahn die Selbstkosten vergütet, während die Post die innere Reinigung, Heizung und Erleuchtung selbst besorgt.

Für die Hergabe von Postabteilen in Eisenbahnwagen, die auf Kosten der Post mit entsprechenden inneren Einrichtungen versehen werden, wird der Eisenbahn eine Miete, die nach der Zahl der Achsen und der gefahrenen Nutzkilometer berechnet wird, gezahlt, in der gleichzeitig die Kosten für das Ein- und Ausrangieren, für die äußere Reinigung und das Schmieren einbegriffen sind.

Aus einer Reihe von allgemeinen, das finanzielle Verhältnis der beiden Verkehrsinstitute im wesentlichen nicht berührenden Bestimmungen des Reglements sei endlich noch hervorgehoben, daß die Eisenbahn die unentgeltliche Leerung von Briefkasten und Auswechslung verschlossener Brieftaschen an solchen Stationen zu übernehmen hat, an denen sich eine Postanstalt nicht befindet.

Das Reglement sollte nur bis zum 31. Dezember 1875 Geltung haben, da man bis zu diesem Zeitpunkt eine einheitliche Regelung der ganzen Materie für Staats- und Privatbahnen plante.

Als nun nach der Errichtung des neuen Deutschen Reiches infolge der politischen Ereignisse der Jahre 1870/71 durch die Hereinziehung der süddeutschen Staaten eine Neufassung des Postgesetzes nötig wurde, mußte man auch die Frage des Verhältnisses der neuen Reichspost zu den Eisenbahnen wiederum anschneiden. Wohl aus innerpolitischen Gründen — der Reichskanzler Fürst Bismarck trug sich bekanntlich mit dem Gedanken, sämtliche deutschen Eisenbahnen von Reichswegen zu erwerben — sah man aber zunächst noch von einer endgültigen Regelung der Materie ab und übernahm den § 5 des Postgesetzes vom 2. November 1867 mit unwesentlichen Änderungen als § 4 in das neue Postgesetz vom 28. Oktober 1871 mit der Maßgabe, daß er auf Bayern und Württemberg keine Anwendung finden sollte. Diese Ausnahmebestimmung liegt in der verfassungsrechtlichen Sonderstellung beider Staaten hinsichtlich ihrer Postverwaltungen, die selb-

ständige Staatsanstalten blieben, begründet. Da beide Staaten an den Posteinnahmen des Reiches und umgekehrt das Reich an den Posteinnahmen der beiden Bundesstaaten keinen Anteil hatten, hatte das Reich auch kein Interesse daran, wie sie das Verhältnis ihrer Posten zu ihren Bahnen regelten[1]. Im Gebiete der deutschen Reichspost verblieb es also hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Post und Eisenbahnen zunächst bei den im Norddeutschen Bund gültig gewesenen Bestimmungen.

§ 2.

Das geltende Recht.

Der § 4 des Postgesetzes vom Jahre 1871 wurde abgeändert durch das sogenannte Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875, das seitdem und noch heute die Grundlage für die Beziehungen zwischen der Reichspost und den Eisenbahnen — Staats- und Privatbahnen — bildet. Aus den schon erörterten Gründen findet das Gesetz auf Bayern und Württemberg keine Anwendung. Wohl aber wird es angewandt im Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die Leistungen dieser Bahnen für Zwecke der Post haben aber keine finanzielle Bedeutung, da sie ebenso wie die Reichspost für die Reichskasse arbeiten, Zahlungen der Postkasse an die Eisenbahn also nur Umbuchungen innerhalb des Reichsetats bedeuten. Zu dem Gesetz sind unter dem 9. Februar 1876 vom Reichskanzler Vollzugsbestimmungen erlassen worden. Das Verhältnis der Reichspost zu den besonders seit den siebziger Jahren entstehenden Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, den sogenannten Nebenbahnen, die weniger leistungsfähig sind, regeln die ebenfalls vom Reichskanzler auf Grund des

[1] Motive zum Postgesetz vom 28. Oktober 1871.

Eisenbahnpostgesetzes erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879. Das Verhältnis zu den Bahnen dritter Ordnung, den sogenannten Kleinbahnen, ist reichsgesetzlich nicht geregelt.

Das Eisenbahnpostgesetz hat im wesentlichen kodifizierenden Charakter, es faßt die Bestimmungen für Staats- und Privatbahnen zum erstenmal einheitlich zusammen. Die Notwendigkeit hierzu ergab sich schon aus der Tatsache, daß im Reich die allgemeine Entwicklungstendenz, nachdem der Gedanke an Reichseisenbahnen hatte fallen gelassen werden müssen, auf die Schaffung von Staatsbahnsystemen und den Ankauf der Privatbahnen von Staats wegen hinausging und es mißlich schien, für kleine Teile der Gesamtbahnen Ausnahmebestimmungen zu schaffen bzw. bestehen zu lassen.

Das Gesetz lehnt sich an das Reglement vom 1. Januar 1868 an und will der Post die für ihren Beförderungsdienst unerläßliche Pünktlichkeit sichern, andererseits aber jede Erschwerung des Eisenbahnbetriebes durch die für die Post zu erfüllenden Leistungen vermeiden[1]. Das Gesetz nebst den Vollzugsbestimmungen ist in den Anlagen A und B abgedruckt. An dieser Stelle sollen nur seine Grundzüge und die wichtigeren Neuerungen gegenüber den früheren Verhältnissen hervorgehoben werden.

1. Vorschriften über die Wahrnehmung von Postdienstgeschäften durch Eisenbahnbeamte, die in dem Reglement den ersten Hauptteil der Leistungen der Staatsbahnen für Postzwecke ausmachten, fehlen; nur die finanziell bedeutungslose Bestimmung über das Leeren der Briefkasten und die Auswechslung von verschlossenen Brieftaschen an Haltestellen ohne Postanstalt durch Eisenbahnpersonal findet sich auch im Eisenbahnpostgesetz. Das dürfte daraus zu erklären sein, daß es — besonders

[1] Nach den Motiven zum Eisenbahnpostgesetz, zu Art. 1—6.

im Hinblick auf das Briefgeheimnis — mißlich gewesen wäre, wenn man Beamte von Privatgesellschaften mit der Wahrnehmung von Postdienstgeschäften betraut hätte, und daß der Post- und der Eisenbahndienst überall einen solchen Umfang angenommen hatte, daß ihre Vereinigung nur noch selten möglich gewesen wäre. In geeigneten Fällen ist sie trotz des Fehlens gesetzlicher Bestimmungen noch erfolgt, und zwar im Wege der Verständigung von Verwaltung zu Verwaltung. Die Leistungen der Eisenbahnen liegen daher in der Hauptsache nur noch auf dem Gebiete der Postbeförderung — einschließlich der Unterhaltung usw. der Bahnpostwagen und der Hergabe von Aushilfswagen — und der Beschaffung von Postdienst- und Wohnräumen.

2. Während früher von Staatsbahnen alle Postwagen unentgeltlich zu befördern waren, die als für das gewöhnliche Bedürfnis des Posttransports erforderlich angenommen wurden, ist ihre Zahl jetzt auf e i n e n Postwagen bzw. e i n Postabteil in jedem Zuge beschränkt.

3. Die Eisenbahnen erhalten jetzt schon für die Beförderung von Paketen im Gewicht von über 10 Kilogramm Vergütung, während die betr. Grenze früher für die Staats- und eine Reihe von Privatbahnen bei 20 Kilogramm lag und die vor 1852 konzessionierten Bahnen sogar noch schwerere Pakete unentgeltlich befördern mußten.

4. Während die Gebühr für die Beförderung der nicht unentgeltlich zu befördernden Pakete früher nach dem Normaleilfrachtsatz zu bemessen war und daher bei Tarifermäßigungen niedriger geworden wäre, ist sie jetzt mit 20 Pfennig pro Achskilometer gesetzlich festgelegt.

5. Für die — wirtschaftlich schwächeren — Nebenbahnen sind wenigstens für eine Reihe von Jahren, durch die Bestimmungen, betr. die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die

Zwecke des Postdienstes vom 28. Mai 1879, besonders erleichterte Verpflichtungen vorgesehen. Zu diesen Bahnen rechnen diejenigen, die mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, und solche, auf welche wegen ihrer untergeordneten Bedeutung nach Bestimmung der zuständigen Landesbehörde das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875, an dessen Stelle jetzt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 getreten ist, nicht Anwendung findet. Die betreffenden Bestimmungen enthält die Anlage C.

Die Tendenz dieser Bestimmungen ist offensichtlich. Den betreffenden Bahnen sollen für alle von Hauptbahnen unentgeltlich zu übernehmenden Verpflichtungen im Interesse des Postdienstes, soweit irgend möglich und soweit die Leistung einigermaßen genau zu erfassen ist, die Selbstkosten erstattet werden. Da diese Bestimmungen für jede Bahn nur für eine Übergangszeit von 8 Jahren Geltung haben, ist ihre finanzielle Wirkung nur gering, so daß sie bei den später anzustellenden Berechnungen über die den Eisenbahnen erwachsenden Kosten außer Betracht bleiben können.

6. Als Mietzins sind nicht mehr, wie früher, 6 %, sondern 7 % des Baukapitals von der Post zu zahlen, eine Änderung, durch die man den von den Eisenbahnen aufzuwendenden Kosten näher kommen wollte.

7. Den Eisenbahnen ist durch den Art. 8 des Gesetzes die Haftpflicht für die Postbeamten bei Betriebsunfällen in erheblichem Maße abgenommen worden. In der genannten Bestimmung liegt eine Gegenleistung der Post an die Eisenbahnen begründet, durch die die letzteren dafür schadlos gehalten werden sollen, daß sie sonst nach dem Haftpflichtgesetz vielfach in Fällen in Anspruch genommen werden könnten, in denen sie eine Personengeldeinnahme nicht bezogen haben und der Unfall in erster

Linie auf die Besonderheiten des Postdienstes zurückgeführt werden muß.

Aus dieser Aufzählung geht ohne weiteres hervor, daß besonders die durch das Reglement von 1868 vorgesehenen Verpflichtungen der Staatseisenbahnen in wesentlichen Punkten erheblich verringert worden sind. Jedenfalls dürfte der Zweck des Gesetzes, neben Festlegung der für den Postdienst unbedingt notwendigen Leistungen jede Erschwerung des Eisenbahndienstes zu vermeiden, vollkommen erreicht worden sein. Andererseits aber geht aus dem Gesetze klar der Grundgedanke hervor, daß den Eisenbahnen für die Leistungen, die die Post bezahlt, nur die Selbstkosten ersetzt werden sollen, ihnen ein Gewinn aus dem Postverkehr nicht zuwachsen soll, eine Tatsache, die für die Berechnungen des Geldwertes der Leistungen der Eisenbahnen für die Zwecke der Post von großer Bedeutung ist.

Zu bemerken ist noch, daß das Gesetz für die bereits konzessionierten Bahnen keine Geltung hatte, sofern sie nicht selbst seine Anwendung beantragten. Nach dieser Bestimmung können also auch jetzt noch Bahnen vorhanden sein, deren Verhältnis zur Post noch auf den alten Konzessionsurkunden basiert. Tatsächlich kommt der Fall meines Wissens nicht mehr vor.

Kleinbahnen.

Als besonders seit den achtziger Jahren sich das Bedürfnis immer mehr fühlbar machte, Gegenden von geringerer wirtschaftlicher Bedeutung, besonders auch die rein landwirtschaftlichen Produktionsstätten durch Dampfbahnen zu erschließen, entstanden die sogenannten Kleinbahnen, Eisenbahnen dritter Ordnung, die, um überhaupt existieren zu können, mit möglichst einfachen Betriebsformen auskommen mußten. Da sie von geringer Be-

deutung für den allgemeinen Verkehr des Landes und im großen ganzen von nur lokalem Interesse waren, konnten sie nicht als Eisenbahnen im Sinne der Reichsverfassung angesehen werden, so daß auf diese Bahnen auch die Bestimmungen des Eisenbahnpostgesetzes von 1875 keine Anwendung finden[1]. Wenn die Postverwaltung solche Bahnen zur Beförderung benutzen will, ist sie auf den Weg freier Vereinbarung verwiesen.

Mit der zunehmenden Bedeutung dieser Bahnen trat immer mehr das Bedürfnis nach einer gesetzlichen Regelung im Interesse der Gesamtheit hervor. Diesem Bedürfnis hat Preußen durch das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen[2] vom 28. Juli 1892 genügt und in dieses Gesetz auch Bestimmungen über die Verpflichtungen der Kleinbahnen gegenüber der Postverwaltung aufgenommen. Das Maß der in Preußen gültigen Verpflichtungen ist auch für die Verträge der Postverwaltung mit Kleinbahnen in anderen Bundesstaaten vorbildlich geworden. Die preußischen Verhältnisse sollen daher kurz besprochen werden.

Unter Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes sind diejenigen Schienenbahnen zu verstehen, „die dem öffentlichen Verkehr dienen, aber wegen ihrer geringen Bedeutung für diesen Verkehr dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 nicht unterliegen", d. h. besonders solche, die „hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke

---

[1] Siehe: Das Recht der Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen nach dem Gesetze vom 28. Juli 1892 im Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin, Jahrgang 1892, S. 1110 ff.

[2] Privatanschlußbahnen sind lediglich den Privatzwecken ihrer Eigentümer dienende Bahnen, die die Produktionsstätte mit dem allgemeinen Bahnnetz in unmittelbare Schienenverbindung setzen.

vermitteln", sowie auch solche, „die nicht mit Lokomotiven betrieben werden." Es zählen zu den Kleinbahnen außer den schmalspurigen Dampfeisenbahnen auch alle dem Verkehr innerhalb geschlossener Orte dienenden Pferdeeisenbahnen, elektrische Straßenbahnen, Hoch- und Tiefbahnen und andere Bahnen ähnlicher Art. Im Interesse der Förderung des Verkehrs einerseits und im finanziellen Interesse der Kleinbahnunternehmungen andererseits schien es geboten, das Maß der Verpflichtungen dieser Bahnen der Post gegenüber und die für diese Leistungen von der Post zu zahlenden Vergütungssätze in dem Gesetz festzulegen, was durch den § 42 geschehen ist. Das Rechtsverhältnis ist daher jetzt so, daß die Postverwaltung nur die in dem § 42 vorgesehenen Leistungen fordern kann, und daß weitergehende Verpflichtungen den Kleinbahnen auch nicht durch die nach § 2 des Gesetzes auszusprechende Genehmigung auferlegt werden können. Über diese Verpflichtungen hinaus bleibt die Post auf den Weg freier Vereinbarung angewiesen. Der leitende Gedanke des Gesetzes ist, „durch feste und zweckmäßige Ordnung der Rechtsverhältnisse der bezüglichen Bahnen die Entwicklung dieser wichtigen Verkehrsmittel zu fördern" und daher zu vermeiden, daß ihnen aus ihren Leistungen ein materieller Schade erwachse. Auf der andern Seite sollen sie aber auch aus den im Verkehrsinteresse ihnen auferlegten Verpflichtungen zugunsten der Post keine materiellen Vorteile erzielen. Damit ist der Grundsatz der vollen Erstattung der Selbstkosten gegeben.

Die in dem § 42, der in der Anlage D abgedruckt ist, vorgesehenen Verpflichtungen sind Maximalverpflichtungen, die Post ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, diese zu fordern; sie kann sich auch, wie sie es bezüglich der Straßen- und Hoch- und Tiefbahnen meist tut, mit wesentlich geringeren Leistungen begnügen.

Kapitel 4.

Der finanzielle Effekt des heutigen Rechtszustandes.

§ 1.

Die im Jahre 1907 von der Reichs-Postverwaltung an die Eisenbahnen gezahlten Beträge[1].

Die Leistungen der Eisenbahnen für die Zwecke des Postdienstes sind, wie dargestellt, teils von der Post zu vergüten, teils haben sie unentgeltlich zu erfolgen. In den folgenden Erörterungen soll klargestellt werden, wie hoch der Wert dieser Leistungen für 1907 zu veranschlagen ist, wobei den Berechnungen die Eisenbahnselbstkosten zugrunde gelegt werden sollen. Zu diesem Zweck sind zunächst die von der Reichspost im Jahre 1907 den Eisenbahnen gezahlten Vergütungssummen zu besprechen.

Nach dem Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Rechnungsjahr 1907 sind veranschlagt:

bei Tit. 45: Für den Bau und die Unterhaltung der Bahnpostwagen sowie für Hergabe und Beförderung der von Eisenbahnverwaltungen gestellten Wagen und Wagenabteilungen . . . 12 530 000 Mark

[1] Wegen der von den Postverwaltungen in Bayern und Württemberg an die Eisenbahnen in beiden Ländern gezahlten Beträge zu vgl. S. 33 und 36.

und bei Tit. 46: Vergütungen an die Eisenbahnunternehmungen für Beförderung der zahlungspflichtigen Postgüter . . . . . 2 100 000 „

Wie sich diese Summen auf die einzelnen Leistungen verteilen, ist nicht gesagt. Welche Summen an Miete für Gebäude und Diensträume usw. verausgabt werden, kann man aus den bezüglichen Etatstiteln ebenfalls nicht ablesen. Da in den obigen 12 530 000 Mark auch die Beschaffungs- und Unterhaltungskosten für Bahnpostwagen enthalten sind, ist es auch nicht ohne weiteres angängig, festzustellen, welche Summen das Reich jährlich für Beförderungsleistungen zuzüglich Anmietungskosten von Wagen an die Eisenbahnen zahlt.

Die Verteilung der Gesamtsummen auf die einzelnen Leistungen geht aber aus dem jährlich erscheinenden Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen hervor, wobei jedoch ausdrücklich darauf hinzuweisen ist, daß es sich hierbei nur um einen Teil, allerdings den weitaus größten Teil der vom Reich für Eisenbahnleistungen aufgewendeten Mittel handelt. Man kann annehmen, daß das Verhältnis der einzelnen Vergütungssummen zueinander in den anderen Staaten annähernd das gleiche ist.

Bemerkt muß noch werden, daß die folgenden Zahlen durchweg die im Rechnungsjahr 1907 tatsächlich gezahlten, nicht aber die im Etat veranschlagten Summen bedeuten, und daß in ihnen auch die — allerdings geringfügigen — Beträge stecken, die unter Umständen andere Postverwaltungen, z. B. Bayern und Württemberg, für Benutzung preußischer Eisenbahnstrecken bezahlt haben.

Im Bereiche der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft sind vereinnahmt worden im Jahre 1907 im ganzen 11 026 087 Mark[1], darunter

[1] S. 37 des Betriebsberichts für 1907.

1.[1]	für Beförderung zahlungspflichtiger Postsendungen im Einzelgewicht von mehr als 10 Kilogramm nach dem Satze von 20 Pfennig für das Achskilometer	1 224 915	Mark
2.[1]	für der Eisenbahn zur Beförderung gegen die tarifmäßige Eilfrachtgebühr überwiesene Poststücke . .	3 183	,,
3.[2]	für die in den Eisenbahnwerkstätten für Rechnung der Postverwaltung ausgeführten Arbeiten, nämlich die Unterhaltung der Bahnpostwagen .	1 383 769	,,
4.[2]	für Bestellung und Abnahme von Bahnpostwagen	21 182	,,
5.[3]	für postseitige Benutzung von Abteilungen in vereinigten Post- und Eisenbahnwagen	350 874	,,
6.[3]	für Beförderung von Eisenbahnwagen an Stelle laufunfähiger Bahnpostwagen	1 763	,,
7.[3]	für Beförderung von Beiwagen und Postsonderzügen	4 527 941	,,
8.[3]	für zahlungspflichtige Beförderung unbeladener Bahnpostwagen . . .	58 739	,,
9.[3]	für das Auf- und Unterstellen von Bahnpostwagen	8 202	,,
10.[3]	für Reinigen, Beleuchten und Schmieren der Postwagen	692 868	,,
11.[3]	für das Rangieren der Postwagen .	1 214 952	,,
12.[2]	für Benutzung von Hebevorrichtungen auf den Bahnhöfen	324 445	,,
	Seite	9 812 833	Mark

[1] S. 67 des Betriebsberichts für 1907.

[2] S. 69 ebenda.

[3] S. 70 ebenda.

	Übertrag	9 812 833 Mark
13.[1]	für Bewachung der Reichstelegraphen	92 105 Mark
14.[1]	für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen	17 981 ,,
15.[2]	für Miete für Diensträume	733 834 ,,
16.[3]	für Benutzung von Kleinbahnen .	77 768 ,,
17.	für verschiedene Leistungen, insbesondere auch Abgabe von Materialien	291 566 ,,
	Summe	11 026 087 Mark

Wenn man diesen Betrag nach dem Verhältnis von 325 Millionen auf preußisch-hessischen Bahnen gefahrenen Postwagenachskilometern zu 395,6 Millionen im Reichspostgebiet gefahrenen[4] für das Reichspostgebiet umrechnet, so erhält man 13 421 292 Mark.

In diesem Betrag wären die Mieten für Dienstgebäude, die in den 14,6 Millionen Mark im Reichsetat nicht enthalten sind, einbegriffen. Dagegen fehlen in den 13,4 Millionen Mark die Kosten für Beschaffung von Bahnpostwagen, die wieder in den vorgenannten 14,6 Millionen Mark enthalten sind. Ein ganz klares Bild der Verteilung der tatsächlich gezahlten Vergütungen auf die einzelnen Posten läßt sich also nicht gewinnen.

Aus der obigen Zusammenstellung geht hervor, daß weitaus der größte Teil der Ausgaben, nämlich rund 90 %, auf den Postbeförderungsdienst entfallen (Nr. 1—12 und 16 mit rund 9,9 Millionen Mark von im ganzen 11 Millionen

[1] S. 70 ebenda.

[2] S. 73 ebenda.

[3] S. 67 des Betriebsberichts für 1907.

[4] Nach Tabelle 16 der Reichs-Eisenbahnstatistik für 1907. (Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. Bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt, Berlin.) Von der Gesamtsumme von 485,8 Millionen sind 90,2 Millionen von Staats- und Privatbahnen in Bayern und Württemberg gefahrener Postwagenachskilometer abgezogen worden.

Mark), während der Rest von 10 % sich auf die Hergabe von Diensträumen, die Bewachung von Telegraphenlinien u. a. m. verteilt.

Außer den gegen Vergütung der Selbstkosten auszuführenden Leistungen haben die Eisenbahnen noch die unentgeltliche Beförderung je eines Bahnpostwagens oder Postabteils in jedem zu regelmäßiger Beförderung dienenden Zuge und die Beförderung von Briefbeuteln, Brief- und Zeitungspaketen durch das Eisenbahnzugpersonal unentgeltlich auszuführen.

Wie hoch der Wert dieser Leistungen zu veranschlagen ist, und ob die für die kostenpflichtigen Leistungen zu zahlenden Beträge zur Deckung der Selbstkosten genügen, oder um welche Beträge sie hinter diesen zurückbleiben, mit anderen Worten, wie hoch der Wert der von der Post nicht oder nicht voll bezahlten Selbstkosten der Eisenbahnen ist, soll in den folgenden Paragraphen untersucht werden.

§ 2.

Die bisher veröffentlichten Berechnungen über den Wert der unentgeltlichen bezw. nicht voll bezahlten Eisenbahnleistungen für Postzwecke.

Es ist bisher mehrfach versucht worden, den Geldwert der von den deutschen Eisenbahnen zugunsten der deutschen Reichspost auszuführenden Leistungen zu berechnen, ohne daß man hinsichtlich der Höhe der den Eisenbahnen erwachsenden Kosten zu gleichmäßigen Ergebnissen gekommen ist. Das Bestreben der Postverwaltung, möglichst niedrige Werte herauszurechnen, steht dem Streben der Eisenbahnen, möglichst hohe Einbußen rechnerisch nachzuweisen, gegenüber und beeinflußt, da es sich vielfach um Schätzungen handelt, auch die vom unparteiischen Standpunkt aus angestellten Berechnungen.

Die bisher veröffentlichten Berechnungen bzw. Schätzungen, die im folgenden in ihren Grundsätzen dargestellt werden sollen, suchen ihr Ziel fast durchweg dadurch zu erreichen, daß sie den Wert der Eisenbahnleistungen überhaupt feststellen und von den gefundenen Summen den Betrag der von der Post gezahlten Vergütungen abziehen. Diese Methode hat den Nachteil, daß sie nicht klarstellt, wie sich der ungedeckt bleibende Betrag auf die einzelnen Leistungen verteilt.

Das Bestreben, diesen Mangel zu vermeiden, wird mich nach einer kritischen Beleuchtung der Grundzüge der Berechnungen zu einer Berechnung auf anderer Grundlage führen (§ 3.)

Soweit ich habe feststellen können, sind bisher folgende Berechnungen und Schätzungen veröffentlicht worden:

1. eine in der „Denkschrift des Vereins der Deutschen Privat-Eisenbahnen über den Gesetzentwurf, betr. die Leistungen der Eisenbahnen für die Post" aufgestellte Berechnung (A)[1];

2. die alljährlich von der preußischen Eisenbahnverwaltung aufgestellte Berechnung (B), deren leitende bis jetzt maßgebend gebliebenen Grundsätze in dem „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Eisenbahnen" für 1883 84 erstmalig veröffentlicht worden sind;

3. eine von dem Reichstagsabgeordneten Gamp in der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 18. Januar 1886 angestellte Berechnung (C)[2];

4. eine Berechnung (D), auf die sich der Staatssekretär des Reichs-Postamts, Dr. v. Stephan, in der genannten Reichstagssitzung stützte, deren Berechnungsart aber nicht bekannt geworden ist[2],

[1] Veröffentlicht in Nr. 6 und 7 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1875, Berlin, seit 1861.

[2] Stenogr. Berichte des Reichstages von 1885/86, erster Band.

5. eine kürzlich erschienene Berechnung (E) von Ullrich, veröffentlicht in dessen 1909 herausgegebenen Buch „Die Finanzen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung“[1],

6. eine in den Nr. 8 und 9 der Zeitschrift „Blätter für Post und Telegraphie“ (Berlin) von 1908 erschienene Berechnung (F) eines ungenannten Autors und endlich

7. eine in dem Buche von Hull „Die Deutsche Reichspaketpost“ (Jena 1892) veröffentlichte Anzahl von Berechnungen zur Ermittelung der Eisenbahnkosten für die Postpaketbeförderung, die aber, da sie nur Teile der Gesamtleistungen berücksichtigen, hier nicht aufgenommen werden sollen.

Berechnung A.

Es wurde die Betriebsausgabe für ein Postwagenachskilometer berechnet, indem unter der Voraussetzung, daß Postwagen nur in Personenzügen liefen, die Betriebsausgaben für die Personen- und Postwagenachskilometer gleich denen für je 2 Güterwagenachskilometer angenommen wurden und die jährliche Gesamtbetriebsausgabe — ohne Rücksicht auf die Erneuerungskosten[2] — durch die Zahl der so gefundenen Wagenachskilometer dividiert wurde. Durch Multiplikation der berechneten Ausgabe für ein Wagenachskilometer mit 2 erhielt man die Betriebsausgabe für ein Postwagenachskilometer, zu der 5 % der behufs Verzinsung des Anlagekapitals erforderlichen Summen hinzugeschlagen wurden. Zu diesem Zwecke verteilte man die aufzubringenden Zinsen anteilmäßig nach der auf ein Personen- und ein Güterwagenachskilometer entfallenden Einnahme. Auf Grund des so gewonnenen Betrages der Betriebsausgabe berechnete man durch Vervielfältigung mit

[1] Erschienen Stettin, 1909. Abgekürzter Titel: Postfinanzen.

[2] Darunter können nur die Kosten für Beschaffung und Unterhaltung der Wagen und wichtigeren Wagenteile zu verstehen sein.

der Zahl der gefahrenen Postwagenachskilometer die Kosten der Eisenbahnen, von denen dann die von der Post etwa gezahlten Vergütungen in Abzug gebracht werden mußten, um die Kosten der nicht bezahlten Leistungen zu ermitteln. Die Denkschrift berechnet den Wert der unentgeltlichen Leistungen der Privatbahnen im Deutschen Reich für das Jahr 1872 auf rund 8,1 Millionen Mark und die Betriebsausgabe, einschließlich der Verzinsung, auf 14,8 Pfennig pro Postwagenachskilometer.

Berechnung B.

Unter den schon in der Berechnung A angenommenen Voraussetzungen, daß

1. die Postwagen nur in Personenzügen laufen und
2. die auf ein Personen- oder Postwagenachskilometer entfallende durchschnittliche Betriebsausgabe doppelt so hoch ist, wie die auf ein Güterwagenachskilometer entfallende,

sind die auf jedes Personen- und damit auch Postwagenachskilometer entfallenden Anteilsbeträge an den Gesamtbetriebsausgaben ermittelt worden. „Von diesen sind jedoch vorweg die Kosten des Abfertigungsdienstes und der Erneuerung der Wagen abgesetzt, da die Post die Abfertigung selbst besorgt und die Eisenbahnpostwagen selbst stellt. Den Ausgaben für das Achskilometer in Personenzügen ist ein verhältnismäßiger Betrag für die Verzinsung des Anlagekapitals, mit Ausschluß der Beschaffungskosten für die Personen-, Gepäck- und Güterwagen, hinzugesetzt[1].“ Durch Vervielfältigung der danach auf ein Postwagenachskilometer entfallenden Betriebsausgabe mit der Zahl der von Postwagen und von Eisenbahnwagen für Postzwecke gefahrenen Wagenachskilometer ist die Summe der Eisenbahnkosten, die sich also als Selbstkosten darstellen,

[1] Wortlaut nach dem Betriebsbericht für 1907, S. 37.

festgestellt und durch Abzug sämtlicher von der Post an die Staatseisenbahnverwaltung gezahlten Vergütungen der ungedeckt gebliebene Betrag ermittelt worden.

Wie hoch die von den Betriebsausgaben vorweg abgesetzten Beträge sind und eine wie hohe Verzinsung des Anlagekapitals in Rechnung gestellt worden ist, sagt der Betriebsbericht nicht. Den für 1907 ungedeckt bleibenden Betrag beziffert die Eisenbahn auf 36 527 975[1] Mark.

Berechnung C.

Gamp geht davon aus, daß die preußische Eisenbahnverwaltung für 1886 einen ungedeckt bleibenden Betrag von $12^1/_2$ Millionen Mark für Postzwecke annimmt, der sich bei 160 Millionen Postwagenachskilometern in Preußen und — schätzungsweise — 40 Millionen im übrigen Reichspostgebiet für dieses auf etwa 17 Millionen Mark stellen würde. Gamp will nun aber den Eisenbahnen nicht die Selbstkosten in Rechnung stellen, sondern den Normaleilfrachttarif für die Berechnung zugrunde legen. Bei einer angenommenen Normalbelastung von 1000 Kilogramm pro Achse und einem Eilgutsatz von rund 18 Pfennig für je 1000 Kilogrammkilometer kommt er so auf eine Ausgabe von 35,2 Millionen Mark. Dazu will er noch die Kosten für die Personenbeförderung des Bahnpostpersonals anrechnen. Bei 77 Millionen Eisenbahnkilometern, die unter Begleitung von durchschnittlich 2 Postbeamten gefahren werden, berechnet er nach den Fahrpreisen für die 3. Wagenklasse noch weitere 6,16 Millionen Mark Kosten oder vielmehr Einnahmeausfälle. So kommt er nach Gegenrechnung von 6,6 Millionen Mark postseitiger Vergütungen auf einen Betrag von $34^3/_4$ Millionen Mark ungedeckt bleibender Beträge.

---

[1] Betriebsbericht für 1907, S. 37.

Berechnung D.

Die Berechnung C beantwortete der Staatssekretär des Reichs-Postamtes, Dr. v. Stephan, in derselben Reichstagssitzung mit der Angabe, daß die Postverwaltung an Stelle der von Gamp für Preußen berechneten Mindereinnahme von $12^1/_2$ Millionen nur 4 Millionen Mark errechnet habe. Wie diese Zahl gefunden worden ist, wurde nicht gesagt.

Berechnung E.

Ullrich fußt in seiner Berechnung auf der Berechnung B und erkennt die leitenden Grundsätze als im allgemeinen berechtigt an. Dagegen widerspricht er in drei wichtigen Punkten der Ausführung der Berechnung, indem er der Preußischen Eisenbahnverwaltung vorwirft, daß sie

1. für das seiner Arbeit zugrunde gelegte Etatsjahr 1906 eine Betriebsausgabe für das Postwagenachskilometer herausrechnet, die über doppelt so hoch ist wie die von ihr selbst in dem Betriebsbericht für das genannte Jahr ausgerechnete durchschnittliche Ausgabe für ein Wagenachskilometer (Personen- und Güterwagenachskilometer zusammengerechnet),

2. bei der nicht mehr zutreffenden Annahme verharrt, daß die Postwagen nur in Personenzügen befördert werden und

3. von der Post bei der im Verhältnis zu der Gesamtzahl der Eisenbahnwagen verschwindend geringen Zahl der Eisenbahn p o s t wagen eine verhältnismäßige Verzinsung des Anlagekapitals — lediglich unter Ausschluß der Anschaffungskosten für die Personen-, Güter- und Gepäckwagen —, also auch eine Verzinsung der baulichen Anlagen, die die Post wenig oder gar nicht abnutzt, fordert und die angenommene Höhe der Verzinsung nicht veröffentlicht.

Er schätzt, daß die Gesamtbetriebsausgabe für das Postwagenachskilometer mit 7 Pfennig voll vergütet ist, vervielfältigt die auf preußisch-hessischen Bahnen von den der Post gehörigen Bahnpostwagen gefahrenen Achskilometer mit 7 Pfennig und bringt von der so gefundenen Summe die von der Reichspost gezahlten Vergütungen in Abzug. Wegen der in dieser Berechnungsart unterlaufenen Unrichtigkeiten sei auf die spätere kritische Betrachtung der Berechnung E verwiesen.

Der für Preußen nach Ullrich für 1906 ungedeckt bleibende Betrag beläuft sich auf 11,3 und für das Reichspostgebiet auf 13,7 Millionen Mark.

Berechnung F.

Die Berechnung F geht zunächst davon aus, daß an eigentlichen unentgeltlichen Leistungen für die Post nur die unentgeltliche Beförderung je eines Bahnpostwagens in jedem Zuge in Frage kommen kann, da die anderen Leistungen entweder genügend vergütet werden oder aber so gering sind, daß besondere Kosten nicht entstehen. Sodann weist der ungenannte Verfasser die auch von Ullrich beanstandete Annahme der preußischen Eisenbahnverwaltung, daß die Postwagen nur in Personenzügen befördert werden, als unrichtig nach, erkennt aber die von Ullrich — wenigstens für das Baukapital — bestrittene Forderung, daß zu den Selbstkosten ein entsprechender Betrag für Verzinsung des Anlagekapitals hinzuzurechnen sei, als berechtigt an. Nach diesen Grundsätzen berechnet er die Kosten für ein Postwagenachskilometer in Personenzügen auf 10,38 Pfennig und für ein solches in Güterzügen auf 5,19 Pfennig und damit die Gesamtkosten für das ganze Reichspostgebiet (außer Elsaß-Lothringen) ohne Verzinsung auf 35,2 Millionen Mark, einschließlich der Verzinsung — zu $3^1/_2$ % — auf 42,3 Millionen Mark. Hiervon bringt er die von der

Post an die Eisenbahnen — außer an die Elsaß-Lothringens — gezahlten Vergütungen und die Kosten des Abfertigungsdienstes, den die Post allein besorgt, in Abzug und bestimmt dann den ungedeckt bleibenden Betrag auf 35,2 Millionen Mark.

Kritische Beleuchtung der vorstehenden Berechnungsmethoden.

Die genannten Berechnungsmethoden fordern in mancher Beziehung zur Kritik heraus.

Die Berechnung A verfährt in der Hauptsache nach denselben Grundsätzen wie die Berechnung B und braucht daher nicht besonders besprochen zu werden.

Die Berechnung C, die ja eigentlich nur als eine Schätzung anzusehen ist, fußt auf der nicht zutreffenden Voraussetzung, daß die Post den Eisenbahnen über die Selbstkosten hinaus Einnahmen bringen soll, und scheidet daher von vornherein aus.

Wie die Berechnung D, die einen auffallend niedrigen Betrag für den Wert der Eisenbahnleistungen herausrechnet, aufgestellt wurde, ist leider nicht bekannt; sie scheint aber auf Grundsätzen zu beruhen, die den Wert der Eisenbahnleistungen unterschätzen.

Somit verbleiben nur die Berechnungsmethoden B, E und F; da die beiden letztgenannten eine Kritik der Berechnung B enthalten, erscheint es angebracht, zunächst die Berechnungen E und F und danach erst, soweit es dann noch nötig ist, die Berechnung B zu besprechen.

Die Berechnungen E und F sind darin einig, daß die Berechnung B in einem Punkte unrichtig ist, nämlich in der Annahme, daß Postwagen nur in Personenzügen laufen, da schon seit Jahren eine bedeutende Anzahl von Bahnpostwagen in Güterzügen läuft und für diese nur die Kosten für die Güterwagenachskilometer zugrunde gelegt werden

können. Das ist zutreffend und der preußischen Eisenbahnverwaltung auch bekannt; denn in den „Geschäftlichen Nachrichten (Ausgabe 1909) für den Bereich der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen“[1] gibt sie selbst an, daß von den 325 084 598 im Jahre 1907 von Bahnpostwagen (posteigenen Wagen) geleisteten Achskilometern 30 544 204 Achskilometer in Güterzügen gefahren worden sind. Natürlich stecken in diesen 30 544 204 Achskilometern die von den leer gegen Zahlung der tarifmäßigen Gebühr laufenden Bahnpostwagen gefahrenen, sowie die mit den Wagen von und nach den Werkstätten zurückgelegten, zusammen 1 109 211 Achskilometer, da ja die Eisenbahn gar keine Veranlassung hat, diese Beförderungen in den teureren Personenzügen auszuführen. Immerhin bleibt die Tatsache bestehen, daß rund 30 Millionen Postwagen-Nutzachskilometer in Güterzügen gefahren worden sind. Offenbar hat die Eisenbahn dies mit Rücksicht auf den geringen finanziellen Effekt bei ihrer Berechnung des Wertes der unbezahlt gebliebenen Leistungen außer Betracht gelassen.

Ullrich kritisiert dann weiter den seiner Ansicht nach zu hohen Kostenansatz für ein Postwagenachskilometer. Während nämlich der preußische Betriebsbericht für ein Wagenachskilometer — Personen- und Güterwagenachskilometer zusammengenommen — für 1906 6,6[2] Pfennig Betriebskosten berechnet, ergibt sich nach Ullrich, wenn man die in dem Betriebsbericht für 1906 ausgeworfene Gesamtbetriebsausgabe[3] für Postzwecke in Höhe von 45 244 110 Mark durch die Zahl der gefahrenen Postwagenachskilometer (316 534 495) dividiert, eine Postwagenachskilometer-Betriebsausgabe von 14,29 Pfennig.

---

[1] S. 48. (Die Geschäftlichen Nachrichten werden im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin bearbeitet.)

[2] Betriebsbericht für 1906, S. 186.

[3] A. a. O., S. 46.

Diese würde also danach über doppelt so hoch sein, wie die durchschnittliche Betriebsausgabe für ein Achskilometer in der schon genannten Höhe von 6,6 Pfennig. Ullrich schließt daraus: „Die Eisenbahnverwaltung setzt demnach der Postverwaltung, die ihr nur die reinen Betriebskosten erstatten soll, mehr als das Doppelte ihrer eigenen Selbstkosten in Rechnung[1].“ Dieser Vorwurf ist ungerechtfertigt, da die von Ullrich aufgestellte Berechnung nicht zutrifft.

Denn die Eisenbahn legte in ihrem Betriebsbericht — a. a. O., S. 46 — die „von den Postwagen und von den Eisenbahnwagen für Postzwecke“ gefahrenen Achskilometer, nach den genannten Geschäftlichen Nachrichten für 1906[2] = 379 987 267, zugrunde, während Ullrich nur die von den posteigenen Bahnpostwagen gefahrenen 316 534 495 Achskilometer annimmt. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache ergibt sich eine Postwagenachskilometer-Betriebsausgabe von nur 11,9 Pfennig. Gegen die Höhe dieses Betrages aber wird sich nichts einwenden lassen, wenn man die Voraussetzung berücksichtigt, daß die Kosten eines Postwagenachskilometers gleich denen eines Personenwagen- und doppelt so hoch wie die eines Güterwagenachskilometers sind, wobei dann freilich die Kosten für den Abfertigungsdienst und die Erneuerung usw. der Wagen abgezogen und verhältnismäßige Beträge für die Verzinsung des Anlagekapitals wieder zugesetzt werden sollen. Ullrich schätzt dann schließlich die Betriebsausgabe für ein Postwagenachskilometer auf 7 Pfennig, vervielfältigt damit die von den posteigenen Bahnpostwagen gefahrenen 316 534 495 Achskilometer und bringt von der so gefundenen Summe von 22 157 415 Mark die gesamten von der Post der preußischen Eisenbahnverwaltung gezahlten Vergütungen in Höhe von 10 848 202 Mark in Ab-

[1] Ullrich, a. a. O., S. 65.

[2] A. a. O., S. 48.

zug, um so einen ungedeckt bleibenden Betrag von nur 11 309 213 Mark festzustellen. Auch diese Berechnung enthält Unrichtigkeiten. Zunächst stecken, was freilich auch die preußische Eisenbahnverwaltung nicht berücksichtigt, in den von der Post vergüteten Beträgen u. a. auch 110 558 Mark[1] für Bewachung von Telegraphenanlagen usw. und 320 783 Mark[1] für Benutzung von Hebevorrichtungen auf den Bahnhöfen sowie endlich die Kosten für Gebäudemiete, die sämtlich mit den Beförderungsleistungen der Bahnen nichts zu tun haben. Dann aber mußten insbesondere nicht nur die 316 534 495 von posteigenen Wagen, sondern die — vorher genannten — 379 987 267 überhaupt für Postzwecke gefahrenen Achskilometer — unter Umständen unter Abzug der bei Leerfahrten von und nach den Werkstätten aufgekommenen Achskilometer — veranschlagt werden.

Hiernach muß die Berechnung E — ganz abgesehen von der noch später zu besprechenden Frage der Verzinsung des Anlagekapitals —, wenn man den Einheitssatz von 7 Pfennig als richtig annimmt, zu zu niedrigen Beträgen führen.

Die Berechnung F erkennt — abgesehen von dem schon erwähnten Fehler, daß die in Güterzügen gefahrenen Postwagenachskilometer nicht berücksichtigt sind — die leitenden Grundsätze der Berechnung B als zutreffend an. Meines Erachtens wird man auch gegen die Behauptung der Eisenbahn, daß die Betriebskosten für ein Personenwagenachskilometer doppelt so hoch sind wie die für ein Güterwagenachskilometer, nichts einwenden können, so lange man das Gegenteil nicht beweisen kann. Jedenfalls müssen sie im Hinblick auf die hohen Kosten der Bahnhofsempfangsgebäude und des teuren Abfertigungsdienstes auf den Personenbahnhöfen, sowie die geringe Platzausnutzung

[1] S. 84 des Betriebsberichts für 1906.

in vielen Zügen u. a. m. wesentlich höher sein als die Kosten für ein Güterwagenachskilometer. Meines Wissens besitzt übrigens die Eisenbahn ganz zuverlässige Berechnungen in dieser Hinsicht selbst nicht[1].

Entschieden aber ist anzuzweifeln, daß die Kosten für ein Postwagenachskilometer in Personenzügen ebenso hoch sein sollen wie die für ein in demselben Zuge laufendes Personenwagenachskilometer.

Der Betriebsbericht erkennt das auch insofern an, als er die Kosten für die Abfertigung, die die Post selbst besorgt, und die Erneuerung der Wagen, die die Post für eigene Rechnung baut, vorher abzieht. Welche Beträge hier in Frage kommen, wird im einzelnen nicht gesagt; jedenfalls aber müssen es sehr hohe Summen sein. Zunächst sind die Kosten des Abfertigungsdienstes als ganz erheblich anzunehmen. Hierher sind z. B. zu rechnen die gesamten persönlichen und sächlichen Kosten für Fahrkartenherstellung, Fahrkartenausgabe — einschließlich des darauf entfallenden Kassen- und Rechnungswesens — und die Fahrkartenkontrolle, ferner für die Bahnhofsempfangsgebäude einschließlich der Wartesäle und für sonstige zur Bequemlichkeit der Reisenden dienenden, von der Post nicht benutzte Einrichtungen u. a. m.[2]

---

[1] Den in den Blättern für Post und Telegraphie (1908, Nr. 9) enthaltenen Hinweis, daß die Behauptung der Eisenbahn einen mittelbaren Beweis ihrer Berechtigung in der Bestimmung der Vollzugsbestimmungen zum Eisenbahn-Postgesetz finde, nach der die Post für die Benutzung von Postabteilen in Personenwagen 2 Pfennig, in Güterwagen aber nur 1 Pfennig Laufmiete zu zahlen habe, kann ich nicht als berechtigt anerkennen; hier handelt es sich lediglich um eine Miete, die ihre Begründung in den hohen Kosten der Personenwagenbeschaffung und Unterhaltung findet, aber mit den Betriebskosten an sich nichts zu tun hat.

[2] Dabei ist nicht zu übersehen, daß die Post auf den größten und für den Postverkehr bedeutendsten Bahnhöfen mehr und mehr mit der Anlage eigener Postverladestellen vorgeht, wie sie z. B. in Berlin am

Sodann dürfen aber nicht nur die Kosten für die Erneuerung der Wagen vorher abgesetzt werden, sondern auch die für ihre bauliche Unterhaltung, ihre Reinigung und Heizung, das Schmieren und Unterstellen, da die Post alle diese Kosten der Eisenbahn besonders ersetzt.

Meines Erachtens genügen diese beiden Hauptabteilungen noch nicht. Es sind vielmehr ferner noch abzusetzen ein überwiegender Teil der Ausgaben für Entschädigungen bei Unfällen von Reisenden auf Grund der Haftpflichtgesetze — 1907 wurden hierfür 5,7 Millionen Mark gezahlt[1] —, da ja die Post, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Haftpflicht für ihre Beamten selbst trägt[2], ferner die Kosten für Miete und Leihgeld für fremde Wagen, da die Post solche nicht benutzt, und die Kosten für Bewachung von Reichstelegraphenanlagen, die von der Post besonders vergütet werden u. a. m. Von den Kosten des Verwaltungsdienstes werden z. B. die für diejenigen Bureaus in Abzug zu bringen sein, die Beschwerden des Publikums über Verspätungen, über das Personal usw. zu erledigen haben oder die das Tarifwesen bearbeiten u. a. m.

Und wenn man alle diese Kosten vorher abgezogen hat, kann man meines Erachtens noch immer nicht sagen, daß ein z. B. in einem Schnellzuge laufender Bahnpostwagen zu den nach Abzug der vorstehenden Beträge ver-

---

Lehrter und Schlesischen Bahnhof schon bestehen und für den Anhalter und Potsdamer Bahnhof im Entstehen begriffen sind, daß sie also auf den größten Bahnhöfen die Bahnhofsanlagen immer weniger benutzt und den Eisenbahnen dadurch Kosten erspart.

[1] Geschäftl. Nachrichten 1909, S. 159.

[2] Für die Postladung haftet die Eisenbahn nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften, gleichviel ob diese ihr übergeben ist oder nicht, d. h. ob sie unentgeltlich oder gegen Bezahlung in Post- oder Güterwagen befördert wird oder ihr zur Beförderung als Eilfrachtgut überwiesen ist; die Eisenbahn kann also zur Ersatzleistung für Sendungen herangezogen werden, für deren Beförderung sie keinen Pfennig erhalten hat.

bleibenden Gesamtkosten des Zuges ebensoviel beiträgt, wie jeder in dem Zuge laufende Personenwagen.

Gewiß wird man z. B. sagen können, daß das Zugbegleitungspersonal auch von der Post in Anspruch genommen wird, in der Hauptsache aber sind z. B. die Schaffner doch zur Bedienung des Publikums da, und es wäre falsch, von den auf diese entfallenden Ausgaben einen Teil auf die Post nach dem Verhältnis der Achsen des Bahnpostwagens zur Zahl aller Zugachsen zu berechnen.

Ein stärkerer Verbrauch an Feuerungsmaterial wird da, wo ein Bahnpostwagen mitläuft, zwar zuzugeben sein, aber die auf diesen entfallenden Kosten dürften wiederum nicht nach dem Verhältnis der Postachsen zu der Gesamtzahl der Zugachsen zu bemessen sein, da ja die Post nur die Selbstkosten, also in diesem Falle die Mehrkosten ersetzen soll, die aus ihrer Mitbeförderung entstehen, die aber sicherlich sich nicht proportional der wachsenden Achsenzahl steigern. Hierbei darf aber nicht übersehen werden, daß das Gewicht der in Postwagen beförderten Güter häufig höher ist, als das der in Personenwagen beförderten Personen, und daß daher der Feuerungsmehrverbrauch nicht so gering ist, wie man ihn nach Vorstehendem vielleicht zu veranschlagen geneigt sein möchte.

Endlich kann man wohl behaupten, daß in all den Fällen, wo lediglich ein Postabteil in einem Personenwagen läuft, Kosten für die Bahn überhaupt nicht entstehen, da das Abteil in den meisten Fällen wohl auch sonst — vielleicht unausgenutzt — mitliefe; dabei braucht nur darauf hingewiesen zu werden, daß selten voll besetzte Züge laufen und fast stets eine ganze Zahl von Plätzen ungenutzt bleibt; der Fall, daß infolge der Benutzung eines Abteils zu Postzwecken ein ganzer weiterer Wagen eingestellt werden muß, dürfte selten vorkommen und kann meines Erachtens unbeachtet bleiben.

Wenn also die Eisenbahn für alle Fälle die auf die Postwagen in Personenzügen nach dem Verhältnis der Postwagenachsen zu den Zugachsen durchschnittlich entfallenden Kosten berechnet, trägt sie meines Erachtens dem Grundsatze der Vergütung der reinen Selbstkosten nicht genügend Rechnung.

Unter Berücksichtigung aller dieser Momente komme ich zu dem Ergebnis, daß die Annahme der preußischen Eisenbahn, die Selbstkosten für ein Postwagenachskilometer in Personenzügen entsprächen denen für ein Personenwagenachskilometer, nicht haltbar ist, daß sie vielmehr den Selbstkosten für ein Güterwagenachskilometer wesentlich näherstehen als denen für ein Personenwagenachskilometer.

Als Ergebnis der bisherigen Erörterungen fasse ich zur Kritik der von der preußischen Eisenbahnverwaltung aufgestellten Berechnung B zusammen:

1. 30 Millionen Postwagenachskilometer, die 1907 in Güterzügen geleistet worden sind, müssen nach den Betriebskosten für ein Güterwagenachskilometer, nicht aber für ein Personenwagenachskilometer berechnet werden.

2. In den in Abzug gebrachten Vergütungen der Postverwaltung stecken Kosten für Bewachung von Reichstelegraphenlinien, Gebäudemiete u. a. m., die mit den Postbeförderungsleistungen der Eisenbahn nichts zu tun haben.

3. Die Kosten für ein Postwagenachskilometer in Personenzügen nähern sich mehr denen für ein Güter- als denen für ein Personenwagenachskilometer. Dies scheint auch darin eine gewisse Bestätigung zu finden, daß Württemberg und Bayern für das Postwagenachskilometer einen Beförderungssatz von 5,5 bzw. 5 Pfennig, den Württemberg letzthin freilich auf 6,5 Pfennig erhöht hat, berechnen, ein Satz, der ungefähr den Kosten des preußischen Güterwagenachskilometers entsprechen dürfte, obschon auch in diesen Ländern die Postwagen überwiegend in Personen-

zügen verkehren. Auch Österreich hatte 1896 einen Einheitssatz von rund 6 Pfennig für ein Achskilometer angenommen (S. 63).

In letzter Linie bleibt nun noch die Frage zu erörtern, ob es richtig ist, daß die Eisenbahn einen verhältnismäßigen Betrag für die Verzinsung des Anlagekapitals der Post in Rechnung stellt. Meines Erachtens gehören die Kosten für diese Verzinsung zweifellos zu den Selbstkosten. Der gegenteiligen Ansicht Ullrichs[1], daß die Post bei der im Verhältnis zu der Gesamtzahl der Eisenbahnwagen verschwindend geringen Zahl von Eisenbahnpostwagen eigentlich nicht noch zur Verzinsung des Kapitals der baulichen Anlagen beizutragen brauche, kann ich mich nicht anschließen.

Aber meines Erachtens hätte die Eisenbahn die Pflicht gehabt, anzugeben, wie sie den „verhältnismäßigen Betrag" berechnet hat. Da dies nicht geschehen ist, muß man sich mit Schätzungen und schwierigen Berechnungen behelfen. In dem mehrfach genannten Artikel in den Blättern für Post und Telegraphie, in dem die Berechnung F veröffentlicht ist, ist berechnet worden, daß man dem von der Eisenbahn als ungedeckt bleibend bezeichneten Betrag annähernd nahekommt, wenn man eine $3^1/_2$ % Verzinsung des gesamten Anlagekapitals unter Abzug der Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Personen-, Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen annimmt. Für die Reichs-Postverwaltung ergibt sich so bei einem von der Post mit zu verzinsenden Anlagekapital von 11,1 Milliarden Mark ein Zinsbetrag von rund 7 Millionen Mark.

Es ist anzunehmen, daß die preußische Eisenbahnverwaltung die von ihr eingesetzten ungenannt gebliebenen Summen in dieser Weise berechnet hat.

---

[1] A. a. O., S. 67, zu vgl. übrigens auch de Terra, Berlin 1899, Im Zeichen des Verkehrs, S. 25.

Dabei sind aber mehrere Momente, die meines Erachtens Beachtung verdienen und zu einer gerechteren Bemessung der von der Post zu tragenden Last führen müssen, außer Betracht geblieben.

Zunächst halte ich es für nicht angebracht, wenn der Post Zinsen für die Ankaufskapitalien in Rechnung gestellt werden sollen, die bei Erwerbung solcher Bahnen aufgewandt worden sind, die schon unentgeltliche Leistungen für die Post auszuführen hatten[1]. Wenn diese Bahnen von der Post alle Leistungen vergütet erhalten hätten, so hätte der Ankaufspreis entsprechend, nämlich um den kapitalisierten Wert dieser Eisenbahnleistungen, höher sein müssen.

Die Anlagekapitalien, bei denen die unentgeltlichen Leistungen so schon durch niedrigere Bemessung des Ankaufspreises berücksichtigt worden sind, braucht die Post daher nicht mehr zu verzinsen, da man die s. Z. eingetretene Kapitalersparnis als Ersatz für die Zinsen ansehen muß.

Nun enthält aber der preußische Betriebsbericht für 1886/87[2] einen Vermerk, nach dem die finanziellen Leistungen der überwiegenden Mehrzahl der früheren Privateisenbahnen zugunsten der Postverwaltung geringere waren, als die durch das Eisenbahnpostgesetz für die Staatseisenbahnen festgestellten. Dadurch erwachse der Staatseisenbahnverwaltung, die die Einnahme aus den Privatbahnen beim Erwerb unter Berücksichtigung der damals vorgesehenen Leistungen veranschlagt habe, ein Einnahmeausfall von schätzungsweise jährlich 1 345 692 Mark.

Diese Tatsache ist gewiß richtig, wenn sich auch die Richtigkeit der geschätzten Summe nicht nachprüfen läßt. Der Grund liegt darin, daß die Privatbahnen vielfach Leistungen auf Grund alter Konzessionen mit leichteren

[1] Zum Ankaufskapital sind natürlich auch selbstschuldnerisch übernommene Schulden zu rechnen.

[2] A. a. O., S. 29.

Bedingungen auszuführen hatten, während dem Eisenbahnpostgesetz die größere Leistungen vorsehenden Bestimmungen für die leistungsfähigeren Staatsbahnen als Muster gedient hatten. Darum aber bleibt doch die Tatsache bestehen, daß der Staat beim Ankauf auch der Privatbahnen, die geringere Leistungen auszuführen hatten, Kapital erspart hat. Man wird für diese Bahnen den oben aufgestellten Grundsatz nur dahin abändern müssen, daß das Erwerbskapital von der Post nicht in voller Höhe, sondern nur teilweise zu verzinsen ist, und als Maßstab das Verhältnis des Wertes der beim Erwerb übernommenen zu dem Wert der heut vorgesehenen Leistungen annehmen können.

In den Jahren 1872 bis 1907 sind von Preußen bzw. von der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft für rund 4,4 Milliarden Mark Bahnen erworben worden[1]. Nun waren von den bis 1907 aufgekommenen Eisenbahnschulden von 9,7 Milliarden Mark rund 3,3 Milliarden Mark getilgt und nur noch 6,4 Milliarden Mark vorhanden[2]. Danach müssen in den 6,4 Milliarden noch Teile der 4,4 Milliarden stecken, die von der Post überhaupt nicht oder nur zu einem Teile zu verzinsen sind.

Ebenso müssen von dem zu verzinsenden Betrag noch die auf Anleihen übernommenen von der Post auch nicht zu verzinsenden Kosten für die Beschaffung und Unterhaltung von Personen-, Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen in Abzug gebracht werden, deren Höhe ich nicht feststellen konnte.

Endlich ist noch zu bemerken, daß der preußische Staat schon in der Lage gewesen wäre, wesentlich höhere Beträge der Eisenbahnschulden zu tilgen, wenn er nicht erhebliche Teile der Eisenbahnüberschüsse für andere

[1] Geschäftl. Nachrichten 1909, Teil 2, S. 8, Spalte „Gesamtleistung des Staates" abzüglich der letzten Spalte.

[2] Betriebsbericht 1908, S. 240.

Staatsausgaben zur Verfügung gestellt hätte. Es ist ungerecht, dem Reich jetzt die Zinsen für die Schulden in Rechnung zu stellen, die nicht mehr vorhanden zu sein brauchten und an deren Vorhandensein in der jetzigen Höhe die Post unbeteiligt ist.

Diese sämtlichen Abzüge ziffernmäßig zu berechnen, würde zu weit führen und auch zu kompliziert, wenn nicht überhaupt unmöglich sein.

Wenn man aber alle diese Faktoren in Rechnung stellt, so dürften die für die Post in der Verzinsungsfrage in Betracht kommenden Schulden, wenn überhaupt noch, nur in geringer Höhe anzusetzen sein.

Bei Annahme von noch 2 Milliarden auch von der Post verzinslicher Anlageschulden würden bei $3^1/_2$ % Verzinsung — Zinsfuß der preußischen Staatsanleihen aus 1907 — nur (70 000 000: 18 822 369 190 =)[1] rund 0,4 Pfennig Zinsen durchschnittlich auf ein Wagenachskilometer entfallen.

Dieser Betrag aber ist zu hoch; die Kosten für das Postwagenachskilometer nähern sich, wie früher ausgeführt, denen für ein Güterwagenachskilometer, sind also geringer als die durchschnittlichen Kosten für ein Wagenachskilometer; daher muß auch der auf ein Postwagenachskilometer entfallende Zinsbetrag unterdurchschnittlich sein[2]. Wenn man nun noch berücksichtigt, daß die von der Post mit zu verzinsende Anlageschuld wahrscheinlich noch geringer sein wird als 2 Milliarden Mark, so ergibt sich aus alledem, daß die von der Post aufzubringenden Zinsbeträge finanziell nicht sehr bedeutend sein können. Bei rund 340 Millionen[3] unentgeltlich gefahrenen Post-

---

[1] Betriebsbericht 1907, S. 34.

[2] S. S. 126, wo der Betrag auf 0,3 Pfennig berechnet worden ist.

[3] Wegen Berechnung dieser Zahl siehe S. 54.

wagenachskilometern[1] kann sich der auf diese entfallende Betrag jedenfalls nicht auf mehr als 1,36 Millionen Mark belaufen (340 Millionen Mark mal 0,4 Pfennig).

§ 3.

Die Berechnung des Wertes der unentgeltlichen bez. nicht voll bezahlten Eisenbahnleistungen für das Jahr 1907.

Die Berechnung soll zunächst nur die Bahnen der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft umfassen, weil für deren Bereich die meisten der erforderlichen Zahlengrundlagen statistisch erfaßt sind und die Berechnung so viel durchsichtiger gestaltet werden kann, als wenn vielfach erst mit umständlichen Ermittelungen der zur Grundlage dienenden Zahlen gearbeitet werden muß. Eine Umrechnung der für Preußen zu findenden Summen auf das Reichspostgebiet läßt sich nach dem Verhältnis der in Preußen gefahrenen Postwagenachskilometer zu den im Reichspostgebiete geleisteten leicht durchführen. Dabei müssen natürlich, wenn man den Wert der Leistungen der Staats- und Privatbahnen für das Reich berechnen will, die von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen für die Reichspost ausgeführten Leistungen unberücksichtigt bleiben, weil diese Reichseisenbahnen ebenso wie die Reichspost für die Reichskasse arbeiten und eine Feststellung des Wertes der hier unbezahlt ausgeführten Leistungen finanziell bedeutungslos wäre.

---

[1] Da, wie im nächsten Paragraph ausgeführt werden wird, die im Eisenbahnpostgesetz vorgesehenen Vergütungssätze noch den Selbstkosten entsprechen, kann der Zinsbetrag nur für die unentgeltlichen Leistungen berechnet werden. Von diesen aber kommen, wie später ebenfalls noch eingehend begründet werden wird, nur die unentgeltlich gefahrenen Postwagenachskilometer in Betracht.

Wie im 2. Kapitel dargestellt worden ist, entspricht es den Grundsätzen des Eisenbahnpostgesetzes, daß dieser Berechnung lediglich die Selbstkosten der Eisenbahnen zugrunde gelegt werden. Diese aber bestehen — streng genommen — nur in dem Mehr an Kosten, das den Eisenbahnen über die in ihrem Betrieb an sich entstehenden Kosten hinaus durch die Leistungen für die Post erwächst. Es dürfte aber meines Erachtens technisch nicht möglich sein, dieses Mehr zu berechnen und es müssen daher, wie es bisher auch stets geschehen ist, die Selbstkosten für die unentgeltlichen Leistungen nach deren durchschnittlichem Anteil an der Gesamtbetriebsausgabe ermittelt werden, ohne Rücksicht darauf, ob tatsächlich die Post die Kosten in dieser Höhe verursacht. Ein Beispiel möge das erläutern: Wenn in einem Personenzuge eine Postabteilung läuft, die in einem nicht vorgerichteten Abteil eines Personenwagens dritter Klasse untergebracht ist, so werden die Kosten für die Beförderung dieser Postabteilung nach dem auf ein Achskilometer entfallenden Teile der Betriebsausgaben der Post in Rechnung gestellt werden, obschon vielleicht und in diesem Falle sogar sehr wahrscheinilch die Eisenbahn das Abteil auch hätte laufen lassen müssen, wenn die Post es nicht benutzt hätte; denn sie kann die übrigen Teile des Wagens nicht entbehren, ohne daß eben eine volle Raumausnutzung aller Abteile stattfindet. Für die Post wird die Eisenbahn in diesem Falle also nicht mehr Zugkraft hergeben müssen, als sie auch sonst verwenden müßte, trotzdem aber die Kosten für solche sich anteilmäßig berechnen.

Die Leistungen der Eisenbahnen liegen, wie kurz erwähnt werden muß, auf zwei Gebieten, dem der Postbeförderung — einschließlich der Unterhaltung usw. der Bahnpostwagen und der Hergabe von Aushilfswagen — und dem der Beschaffung und mietweisen Hergabe von Postdienst- und Wohnräumen.

Die Beförderung von Postsendungen kann erfolgen:

1. in regelmäßig oder außergewöhnlich verkehrenden Bahnpostwagen,
2. in gemieteten Postabteilen,
3. durch Eisenbahnzugpersonal,
4. durch einen im Zuge mitfahrenden Postunterbeamten,
5. durch Überweisung von Poststücken an die Eisenbahn zur Eilfrachtbeförderung oder
6. in außergewöhnlich eingestellten Güterwagen oder Personenwagenabteilungen.

Die Leistungen werden zum Teil nach gesetzlich festgelegten Sätzen, die den Selbstkosten entsprechen sollen, von der Post vergütet, zum Teil sind sie unentgeltlich auszuführen.

Von den vorgenannten 6 Beförderungsarten ist der Fall 4 jetzt praktisch bedeutungslos; im Fall 5 aber werden die tarifmäßigen Gebühren bezahlt, also höhere Beträge als die Selbstkosten vergütet, so daß diese beiden Fälle in den weiteren Betrachtungen ausgeschieden werden können. Bezahlt wird ferner für die Beförderung aller außergewöhnlich eingestellten Wagen oder Wagenabteilungen und jedes zweiten, dritten usw. in einen Zug regelmäßig eingestellten Bahnpostwagens.

Im folgenden ist nun, was noch einmal hervorgehoben werden muß,

a) zu prüfen, ob durch die gesetzlich vorgesehenen Vergütungssätze die Selbstkosten tatsächlich gedeckt werden bzw. in welcher Höhe Selbstkosten ungedeckt bleiben, und

b) zu ermitteln, welchen Wert die unentgeltlichen Leistungen darstellen.

Zu a.

Für die auf dem Gebiete der Beschaffung und mietweisen Hergabe von Postdienst- und Wohnräumen sowie auf dem Gebiete der Unterhaltung der posteigenen Bahn-

postwagen liegenden Leistungen ist der Grundsatz der Selbstkostenerstattung streng durchgeführt. Meines Wissens hat die preußische Eisenbahnverwaltung es auch noch nie bestritten, daß die ihr dafür gewährten Vergütungen die Selbstkosten decken; das liegt ja auch schon darin begründet, daß die Mietsvergütung von 7 % des Baukapitels durch ihre Beziehung auf dieses die Herstellungskosten und den Bodenerwerbspreis berücksichtigt und damit in für das Baugewerbe teuren Zeiten höher ist als sonst. Ebenso werden für die Unterhaltung der Bahnpostwagen der Post die tatsächlichen Ausgaben der Eisenbahn in Ansatz gebracht.

Ob die Vergütungen für die äußere Reinigung, das Schmieren, das Unterstellen und das Ein- und Ausrangieren der posteigenen Wagen noch heut, nachdem seit dem Erlaß des Eisenbahnpostgesetzes 35 Jahre verflossen sind und inzwischen eine allgemeine Aufwärtsbewegung aller Preise und Löhne stattgefunden hat, den tatsächlichen Aufwendungen der Eisenbahnen entsprechen, kann nicht ohne weiteres geprüft werden und läßt sich auch nicht aus den Gesamtsummen der für diese Leistungen gezahlten Beträge von zusammen 1,9 Millionen Mark im Jahre 1907[1] schließen. Insbesondere wird bei der Verschiedenheit der Dauer der einzelnen Rangierbewegungen und bei der Menge der hier für die Preisbemessung zu berücksichtigenden Faktoren die Eisenbahn selbst zu einer annähernden Bestimmung ihrer Selbstkosten kaum imstande sein. Man wird aber annehmen können, daß die Kosten für die bezeichneten Leistungen nicht derart gestiegen sind, daß die etwa anderweit festzustellende Summe das Ergebnis der folgenden Berechnungen wesentlich zu beeinflussen in der Lage ist, zumal da die Eisenbahn meines Wissens noch nicht behauptet hat, hier nicht auf ihre Kosten zu kommen.

[1] Betriebsbericht 1907, S. 69.

Die Vergütungen von 10 Pfennig[1] für außergewöhnlich eingestellte Güterwagen oder Personenwagenabteilungen und von 8 Pfennig für jeden in einem Zuge außergewöhnlich laufenden Bahnpostwagen und jeden regelmäßig verkehrenden zweiten, dritten usw. Bahnpostwagen pro Achskilometer entsprechen nach meinem Dafürhalten den Selbstkosten noch jetzt. Nach dem Betriebsbericht für 1907[2] belaufen sich die durchschnittlichen Kosten für ein Wagenachskilometer — Personen- und Güterwagenachskilometer zusammengenommen — auf 7,01 Pfennig, wobei die Kosten für ein Güterwagenachskilometer als unterdurchschnittlich anzunehmen sind. Nach meinen Feststellungen im vorigen Paragraph nähert sich die Betriebsausgabe für ein Postwagenachskilometer nun aber bedeutend den Kosten für ein Güterwagenachskilometer und dürfte mit etwa 7 Pfennig[3] hinreichend bezahlt sein, so daß auch die Beträge von 10 bzw. 8 Pfennig unbedingt als genügend anzusehen sind.

Die Kosten für Hergabe von Postabteilungen — 2 bzw. 1 Pfennig Laufmiete für ein Kilometer und 2 bzw. 1 Mark Zeitmiete pro Tag für einen Personen- bzw. Güter- oder Gepäckwagen unter Berücksichtigung der Länge des Postabteils zu der des ganzen Wagens — entsprechen den Sätzen, die noch heut für die Benutzung solcher Wagen im gegenseitigen Verkehr der deutschen Eisenbahnen gezahlt werden, und sind daher als angemessen zu betrachten.

Die gleichen Mietsätze sind für solche Wagen zu zahlen, die für laufunfähig gewordene Postwagen eingestellt werden, so daß auch hier Ersatz der Selbstkosten vorliegt. Leer laufende Wagen werden gegen Erstattung der tarifmäßigen Frachtgebühr befördert.

---

[1] Der Satz von 10 Pfennig umfaßt, was nochmals hervorgehoben zu werden verdient, die Vergütungen für Hergabe und Beförderung der Wagen.

[2] A. a. O., S. 178.

[3] Zu vgl. die späteren Ausführungen auf S. 50—53.

Der Vergütungssatz von 20 Pfennig für 1000 Kilogrammkilometer bei Beförderung von über 10 Kilogramm schweren Paketen entspricht dem Normaleilfrachtsatz für die Beförderung eines Tonnenkilometers, das sind 1000 Kilogrammkilometer, auf eine Entfernung von 51-200 Kilometer. Man wird nicht fehlgehen, anzunehmen, daß die Hauptmasse der Postpakete sich in der genannten Beförderungszone bewegt und daher auch den Satz von 20 Pfennig noch als angemessen ansehen können.

Hiernach komme ich zu dem Ergebnis, daß die in dem Eisenbahnpostgesetz für die von der Post zu zahlenden Leistungen vorgesehenen Vergütungssätze noch heut den Selbstkosten im großen ganzen entsprechen. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß, wenn dies zutrifft, die Post sogar zu hohe Sätze bezahlt. Denn in den Selbstkosten steckt die Verzinsung des Anlagekapitals; nach den Ausführungen auf Seite 112 ff. aber kann die Post zur Verzinsung von einzelnen Teilen des Anlagekapitals[1] nicht herangezogen werden. Ziffernmäßig läßt sich dieses von der Post bezahlte Mehr natürlich nicht berechnen, immerhin muß die Tatsache betont werden.

Zu b.

Nach dem früher Gesagten kommen als unentgeltliche Leistungen in Betracht: die Beförderung von Briefbeuteln usw. durch Eisenbahnzugpersonal und die Beförderung je eines Bahnpostwagens oder an Stelle eines solchen eines Postabteils in jedem regelmäßig verkehrenden Zuge[2].

[1] Bei Berechnung der durchschnittlichen Betriebsausgabe von 7,01 Pfennig — Betriebsbericht 1907, S. 178 — für das Achskilometer ist übrigens die Verzinsung nicht veranschlagt.

[2] Unentgeltlich auszuführen sind außerdem die Beförderungen von Bahnpostwagen nach und von den Werkstätten. Diese Leistungen können hier aber außer Betracht bleiben, weil einmal der finanzielle Effekt nur gering ist — 1907 634 652 Achskilometer — und weil andererseits die Kosten für diese Beförderung wenigstens zum Teil durch den 100 %-Aufschlag zu den Arbeitslöhnen mit gedeckt werden.

Was die Beförderung von Briefbeuteln usw. durch Eisenbahnzugpersonal anlangt, so erfolgt diese in der Art, daß ein Postunterbeamter dem Zugführer oder Packmeister des Zuges geschlossene Briefbeutel, Briefpakete oder Zeitungspakete mit einem Verzeichnis am Gepäckwagen übergibt; auf den einzelnen Bahnhöfen werden die für die einzelnen Postämter bestimmten Beutel, die mit Fahnenaufschriften versehen sind, ebenfalls am Gepäckwagen von Postunterbeamten wieder abgefordert. Hieraus ist schon ersichtlich, daß der Eisenbahn besondere Kosten aus der ganzen Einrichtung nicht erwachsen. Übrigens hängt die Zulassung dieser Beförderungsart von dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung ab. Da die Eisenbahn bisher in ihren Berechnungen Kosten für diese Leistungen nicht in Ansatz gebracht hat, können sie hier unbedenklich außer Betracht bleiben. Nicht unerwähnt möge übrigens sein, daß die Reichspostverwaltung den Eisenbahnbeamten, die die Briefbeutel übernehmen und während der Beförderung in den Eisenbahnwagen beaufsichtigen, besondere Belohnungen zahlt, die sich bis 1909 beim Vorliegen von täglich bis zu 10 Beuteln bei einem Zuge auf monatlich 1,50 Mark und von mehr als 10 Beuteln auf 3 Mark beliefen. 1909 ist diese Vorschrift dahin eingeschränkt worden, daß Belohnungen überhaupt nur gezahlt werden können, wenn täglich bei einem Zuge mindestens 3 Beutel vorliegen. Die Ausgabe, die der Post daraus erwächst, dürfte noch jetzt jährlich auf rund 100 000 Mark zu veranschlagen sein[1].

[1] Die Post zahlt außerdem Belohnungen noch für solche von Eisenbahnbeamten ausgeführte Leistungen, die nicht in den Kreis der Eisenbahndienstpflicht — im engeren Sinne des Wortes — fallen, z. B. für Leeren von Postbriefkasten an Haltestellen, etwaige Hilfsleistung beim Postverladedienst, die Aufsicht über elektrische Kraftanlagen der Postverladestellen und die Verwaltung einer Postagentur usw.

Die ganze Berechnung des Wertes der unbezahlten Leistungen läuft also auf die Feststellung der Beträge hinaus, die für die bei der Beförderung je eines Bahnpostwagens bzw. Postabteils in den einzelnen Zügen gefahrenen Achskilometer in Ansatz zu bringen sind.

Im vorigen Paragraphen habe ich bereits dargelegt, daß meines Erachtens die Kosten für ein Postwagenachskilometer in Personenzügen sich denen für ein Güterwagenachskilometer näherstellen dürften, als denen für ein Personenwagenachskilometer. Man darf also unter Berücksichtigung des Umstandes, daß schon jetzt etwa 30 Millionen Postwagenachskilometer in Güterzügen gefahren werden, annehmen, daß die Kosten für ein Postwagenachskilometer im großen Durchschnitt genommen denen für ein Güterwagenachskilometer sehr nahe stehen.

Dagegen ist einzuwenden, daß die den Eisenbahnen gesetzlich auferlegten Dienstleistungen im Interesse der Post, wie z. B. die Briefbeutelbeförderung und die Briefkastenleerung, für die Eisenbahnbeamten unbedingt in den Kreis ihrer Dienstpflicht fallen. Für solche Leistungen ist daher der Weg besonderer Belohnungen für das Eisenbahnpersonal nicht für richtig zu halten. Wenn der Post reichsgesetzlich ein Anspruch auf Unentgeltlichkeit zusteht, hat sie m. E. kein Anrecht darauf, die finanzielle Wirkung auf dem von ihr beschrittenen Wege, wenn auch nur teilweise, aufzuheben, und es ist ein Gebot der Notwendigkeit, diese Praxis zu verlassen.

Anders liegt die Sache natürlich bezüglich der im Gesetz nicht vorgesehenen Leistungen, wie Ladehilfe, Aufsicht über elektrische Kraftanlagen und Übernahme der Verwaltung einer Postagentur. Hier müssen die Vorschriften über die Übernahme von Nebenämtern durch Beamte Anwendung finden. Wenn die den einzelnen Beamten vorgesetzten Behörden glauben, daß die Übernahme einer solchen Nebenbeschäftigung mit den Dienstpflichten des einzelnen vereinbar ist, wird nichts gegen eine solche Übertragung einzuwenden sein. Solche Leistungen, die z. B. in dem Falle der Aufsicht über elektrische Kraftanlagen unter Umständen noch den Vorzug einer billigen und zugleich guten fachmännischen Ausführung gewähren, müssen natürlich auch entsprechend bezahlt werden.

Wie hoch sind nun die Kosten für ein Güterwagenachskilometer zu veranschlagen?

In dem Betriebsbericht für 1907 sind die durchschnittlichen Betriebsausgaben für ein Wagenachskilometer — Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen zusammengenommen — mit 7,01 Pfennig berechnet worden[1].

Bei dieser Berechnung sind aber nur die dauernden Ausgaben der Betriebsverwaltung zugrunde gelegt worden. Zu den Selbstkosten sind jedoch, wie de Terra in seinem Buche „Im Zeichen des Verkehrs“[2] zutreffend bemerkt, die Kosten des Betriebes und der laufenden Unterhaltung sowie eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals zu rechnen. Zu den Kosten des Betriebes rechnen meines Erachtens aber auch die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben, unter denen in der Hauptsache Kosten für Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten auf Bahnhöfen und für andere bauliche Anlagen, für neue Gleisanlagen, für Verlegung von Gleisen u. a. m., soweit sie im einzelnen den Betrag von 100 000 Mark übersteigen, verstanden werden. Da sich diese Kosten bei der Größe des preußischen Staatsbahnbesitzes im großen ganzen alljährlich wiederholen, und sie jetzt aus den jährlichen Überschüssen, nicht etwa aus Anleihen gedeckt werden, so unterscheiden sie sich in Wirklichkeit nicht von den im einzelnen unter 100 000 Mark verbleibenden gleichartigen Summen, die bei dem Ausgabetitel 8 der laufenden Ausgaben „Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen“ verrechnet werden. Es ist daher angebracht, sie ebenfalls als Betriebsausgaben anzusehen, die zur Berechnung der Selbstkosten für ein Wagenachskilometer heranzuziehen sind. Ebenso müssen die erst seit 1909 im Etat der Eisenbahnverwaltung erscheinenden Beträge für Ruhegehälter und für die Witwen- und Waisenver-

[1] S. 178 a. a. O.

[2] A. a. O., S. 25.

sorgung und endlich die Zinsen für das Anlagekapital mit veranschlagt werden.

Die im Betriebsbericht für 1907 angenommene Gesamtbetriebsausgabe von 1 319 809 870 Mark[1], in die mit der Zahl der überhaupt gefahrenen Wagenachskilometer (18 822 369 180[2]) dividiert worden ist, wäre also um die bezeichneten Beträge zu erhöhen.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben sind im Etat für 1907 auf 186 027 800 Mark veranschlagt[3], an Pensionen usw. sind 41 743 669 Mark[4] gezahlt worden. Die Höhe der 1907 zur Verzinsung des Anlagekapitals aufgewendete Summe beträgt 207,2 Millionen Mark[5]. Die Gesamtbetriebsausgabe stellt sich also auf 1 754 781 339 Mark[6].

Nach dem Betriebsbericht von 1907 sind 6,0 Milliarden Wagenachskilometer in Personenzügen und 12,8 Milliarden Wagenachskilometer in Güterzügen gefahren worden[7].

[1] A. a. O., S. 178.

[2] A. a. O., S. 34.

[3] Die tatsächlich verausgabten Beträge habe ich leider nicht ermitteln können.

[4] Betriebsbericht 1908, S. 41.

[5] Betriebsbericht 1908, S. 241.

[6]
1 319 809 870 Mark
186 027 800 „
41 743 669 „
207 200 000 „
zusammen 1 754 781 339 Mark.

[7] Nach S. 34 a. a. O. und S. 48 der Geschäftlichen Nachrichten:
4 805 297 404 Personenwagenachskilometer und
1 189 062 502 Gepäckwagenachskilometer, also zusammen
5 994 359 906, d. s. 6,0 Milliarden in Personenzügen und
12 502 924 686 Güterwagenachskilometer und
325 084 598 Postwagenachskilometer, also zusammen
12 828 009 284, d. s. 12,8 Milliarden in Güterzügen. Die Postwagenachskilometer sind bei diesen verrechnet, weil angenommen wird, daß sie nach den Betriebskosten diesen näherstehen als den Personenwagenachskilometern.

Wenn man nun mit der preußischen Eisenbahnverwaltung annimmt, daß die Kosten für ein Personenwagenachskilometer doppelt so hoch sind, wie die für ein Güterwagenachskilometer, so würden die Kosten für das letztere 7,1 Pfennig, die für das erstere 14,2 Pfennig betragen[1].

Die Kosten für ein Postwagenachskilometer würden sich hiernach also ebenfalls auf 7,1 Pfennig belaufen.

Dieser Betrag ist aber einerseits zu hoch, da nach den Ausführungen im vorigen Paragraphen über die Verzinsungsfrage der hier in Rechnung gestellte Zinsbetrag von 207 Millionen Mark — $3^1/_2$ % von rund 6 Milliarden Mark Kapital — zu hoch ist. Andererseits kann man sagen, daß der Betrag zu niedrig sei, weil die Betriebskosten für ein Postwagenachskilometer sich immerhin etwas höher stellen mögen als die für ein Güterwagenachskilometer. Es handelt sich aber bei beiden Annahmen nur um Bruchteile von Pfennigen, deren finanzieller Effekt sich ausgleichen dürfte.

Nach den Schlußausführungen im vorigen Paragraphen würden nicht 6, sondern höchstens 2 Milliarden Mark von der Post mit zu verzinsen sein. Da bei 6 Milliarden Mark Anlagekapital und 207 Millionen Mark Zinsen rund 0,8 Pfennig, bei 2 Milliarden bzw. 70 Millionen Mark aber nur rund 0,3 Pfennig Zinsen auf ein Wagenachskilometer fallen, wären höchstens 0,5 Pfennig von 7 Pfennig abzuziehen, denen man aber unbedenklich rund $^1/_2$ Pfennig wieder zusetzen kann, um die die Güterwagenbetriebsausgabe vielleicht übersteigenden Postwagenachskilometerkosten in Rechnung zu stellen.

[1] Berechnung: P = Personenwagenachskilometer,
G = Güterwagenachskilometer.

1 P = 2 G

6,0 Milliarden P + 12,8 Milliarden G = 1 755 000 000 Mark
12,0 „ G + 12,8 „ G = 1 755 000 000 „

1 G = 7,1 Pfennig
1 P = 14,2 „

Alles in allem dürfte also der Betrag von 7 Pfennig für ein Postwagenachskilometer den Eisenbahnselbstkosten entsprechen[1].

Um nun auf Grund dieser Zahl den Betrag der unbezahlten Leistungen zu finden, müssen die unentgeltlich gefahrenen Postwagenachskilometer mit 7 Pfennig multipliziert werden. Nach den geschäftlichen Nachrichten sind 1907 Achskilometer gefahren worden[2]:

a) von Bahnpostwagen:	
1. als Kurs- und Beiwagen	323 975 387
2. in Leerfahrten gegen tarifmäßige Frachtgebühr	474 559
3. in Leerfahrten von und zu den Werkstätten	634 652
zusammen	325 084 598
b) von Eisenbahnwagen:	
1. Personenwagen	5 365 404
2. Gepäckwagen	21 787 170
3. Güterwagen	35 204 026
zusammen	62 356 600
Im ganzen (a + b)	387 441 198

Von den vorstehenden Summen kommen hier nur die zu a 1 (Kurswagen) sowie die zu b 1 und 2 in Betracht. Die Leerfahrten zu a 2 werden voll bezahlt, ebenso die

[1] Daß dieser Satz von 7 Pfennig der Wirklichkeit annähernd entsprechen dürfte, kann auch daraus geschlossen werden, daß Bayern und Württemberg noch jetzt Sätze von 5 bzw. 6,5 Pfennig annehmen, wobei Bayern in diesen Satz noch die Hergabe-, Instandsetzungs-, Heizungs-, Erleuchtungs- usw. Kosten für die Bahnpostwagen einbezieht. Dabei soll freilich nicht verkannt werden, daß der bayrische Satz offenbar unter den Selbstkosten bleibt. Österreich rechnete 1896 mit einem Selbstkostensatz von 6 Pfennig für ein Achskilometer. (Zu vgl. S. 33, 36 und 63.) Ullrich ist übrigens auch zu dem Ergebnis von 7 Pfennig gekommen, freilich ohne Berücksichtigung der von mir eingesetzten höheren Ausgabebeträge.

[2] A. a. O., S. 48.

Fahrten zu b 3; die wenigen mit Güterwagen an Stelle laufunfähig gewordener Bahnpostwagen unentgeltlich gefahrenen Achskilometer können unbedenklich außer Betracht gelassen werden[1]. Die bei a 1 genannten Beiwagen werden ebenfalls bezahlt. Wieviel Achskilometer aber auf Kurs- und wieviel auf Beiwagen entfallen, läßt sich aus dem veröffentlichten Material nicht ohne weiteres ablesen und muß daher auf Umwegen berechnet werden. Mir ist eine Zusammenstellung zugänglich gewesen, nach der bei einer Jahressumme von 119 Millionen mit Bahnpostwagen gefahrenen Achskilometern für das Reinigen und Schmieren der betreffenden Bahnpostwagen 230 000 Mark ausgegeben wurden. Da nun für jedes unentgeltlich gefahrene Achskilometer 0,20 Pfennig für Reinigen und Schmieren bezahlt wird, müssen von den 119 Millionen 115 Millionen Achskilometer unentgeltlich gefahren worden sein, also 4 Millionen auf Beiwagen entfallen. Hiernach würden bei 323 975 387 Achskilometern $\frac{115 \cdot 323\,975\,387}{119} = 313\,085\,458$ unentgeltlich gefahren worden sein.

Im ganzen ergibt sich also als Wert der unentgeltlichen Leistungen

$$\begin{aligned} & 313\,085\,458 \\ + \; & 5\,365\,404 \\ & 21\,787\,170 \\ \hline & 340\,238\,032 \times 7 \text{ Pfennig} \\ = \; & 23\,816\,662 \text{ Mark.} \end{aligned}$$

Von diesem Betrage aber sind zunächst die für die Beförderung zahlungspflichtiger Pakete — d. i. solcher über 10 Kilogramm — der Eisenbahn bezahlten Beträge abzuziehen. Nach dem Betriebsbericht für 1907[2] sind den preußisch-hessischen Staatsbahnen dafür 1 224 915 Mark gezahlt worden, die anteilmäßig auf die unentgeltlich und

[1] Wegen der Fahrten zu a 3 zu vgl. Anm. 2 auf S. 47.

[2] A. a. O., S. 67.

die gegen Bezahlung gefahrenen Achskilometer zu verteilen sind. Es sind gefahren worden:

a) unentgeltlich:

von Kurswagen	313 085 458
von Postabteilungen	27 152 574
zusammen	340 238 032

b) gegen Bezahlung:

von posteigenen Wagen als Beiwagen.	10 889 929[1]
von Güterwagen	35 204 026
zusammen	46 093 955[2]

Postwagenachskilometer. Mithin müssen von der für die Beförderung zahlungspflichtiger Pakete gezahlten Summe von 1 224 915 Mark rund 88 %[3], das sind 1 077 925 Mark von den 23 816 662 Mark abgezogen werden, so daß 22 738 737 Mark als ungedeckt verbleiben[4] [5].

[1] 323 975 387 — 313 085 458 = 10 889 929 Achskilometer.

[2] Die mit diesen 46 Millionen beförderten über 10 Kilogramm schweren Pakete werden doppelt bezahlt, indem sie einmal nach dem Satze von 20 Pfennig für 1000 Kilogrammkilometer in Ansatz gebracht werden, dann aber noch die Beförderung des Wagens besonders bezahlt wird. Es wäre an sich gerechtfertigt, die für eisenbahnzahlungspflichtige Güter gezahlten Beträge ganz in Abzug zu bringen. Da das Gesetz aber diese doppelte Bezahlung nicht ausschließt, muß man annehmen, daß darin noch eine besondere Vergütung für sonst nicht erfaßte Leistungen liegen soll. Die Beträge sind daher nicht abzusetzen.

[3] 340 238 032 von im ganzen 386 331 987 Achskilometern = 88 %.

[4] Da nach früheren Ausführungen manche Leistungen nach den allgemeinen Tarifen zu bezahlen sind, müßten streng genommen auch noch die hierbei die Selbstkosten übersteigenden Beträge in Abzug gebracht werden, sie können aber wegen ihrer Geringfügigkeit außer Betracht bleiben.

[5] Der für Preußen festgestellte Betrag von 22,7 Millionen Mark bleibt hinter dem von der preußischen Eisenbahnverwaltung berechneten von 36,5 Millionen um 13,8 Millionen zurück. In Wirklichkeit ist der Unterschiedsbetrag, wie hier nochmals hervorgehoben werden muß, viel größer, da ich mit einer ganzen Reihe von Betriebsausgabefaktoren gerechnet habe, die die Eisenbahn bisher nicht eingestellt hat, aber

Wenn man diesen Betrag nach dem Verhältnis von 325 Millionen auf preußisch-hessischen Bahnen gefahrenen Postwagenachskilometern zu 380 Millionen im Reichspostgebiet — ohne Elsaß-Lothringen — gefahrenen[1] für das Reichspostgebiet — ohne Elsaß-Lothringen — umrechnet, erhält man für die ungedeckten Leistungen einen Gesamtwert von 26 586 831 Mark.

Der so festgestellte Betrag ist indessen noch um den Wert der Gegenleistungen der Post zu mindern. — Gegenleistungen liegen auf zwei Gebieten, nämlich:

1. in der Übernahme der Haftpflicht der Eisenbahnen für das Postpersonal bei Eisenbahnunfällen, die den Eisenbahnen nur für die Fälle verbleibt, in denen der Tod oder die Körperverletzung des Postbeamten durch ein Verschulden des Eisenbahnbetriebsunternehmers oder einer der im Eisenbahnbetriebe verwandten Personen herbeigeführt worden ist und

2. in der Duldung der Beförderung amtlicher Korrespondenz durch das Zugbegleitungspersonal.

Die zu Punkt 1 in Betracht kommenden Beträge sind schon insofern berücksichtigt worden, als sie mit zu dem Beweise herangezogen worden sind, daß die Postwagenachskilometerausgaben den Kosten für ein Güterwagenachskilometer näher stehen als denen für ein Personen-

---

wenigstens zum Teil — z. B. die Pensions- und Hinterbliebenenbezüge, die seit 1909 im Eisenbahnetat erscheinen — schon in den nächsten Berechnungen erscheinen lassen dürfte. Alsdann müßte sie unter Zugrundelegung ihrer bisherigen Grundsätze natürlich wesentlich höhere Beträge als unbezahlt nachweisen.

[1] Nach der Reichseisenbahnstatistik von 1907, Tabelle 16. Von der Gesamtsumme von 485,8 Millionen sind 105,8 Millionen von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und den Staats- und Privatbahnen in Bayern und Württemberg gefahrene Achskilometer abgezogen worden.

wagenachskilometer. Bezüglich des Punktes 2 ist zu bemerken:

Die Eisenbahnen befördern die zwischen den einzelnen Betriebsdienststellen und zwischen diesen und den vorgesetzten Verwaltungsbehörden — in Preußen den Inspektionen und Direktionen — sich bewegenden Schriftwechsel überwiegend durch die Zugführer oder Packmeister der Züge[1]. Soweit hierbei verschlossene Briefe zwischen Orten mit Postanstalt in Frage kommen, liegt eine Verletzung des § 1 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 vor, auf Grund deren diese Beförderung verhindert werden müßte.

Dieser Paragraph bestimmt:

„Die Beförderung

1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
2. pp.

gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten." Die einzige Ausnahme von diesem Verbot besteht in der Zulassung der Beförderung durch expresse Boten oder Fuhren. (§ 2 des Gesetzes.)

Da im § 1 jede Beförderung „gegen Bezahlung" — ohne Einschränkung dieses Begriffes — verboten ist, so müssen, wie Aschenborn in seinem Kommentar zum Postgesetz[2] näher ausführt, auch Beamte als „bezahlte" Boten angesehen werden, die verschlossene Briefe zwischen

---

[1] Für die Beförderung des Schriftwechsels mit anderen Behörden und mit dem Publikum, soweit nicht dieses zur Tragung der Kosten verpflichtet ist, entrichtet die preußische Eisenbahn der Post eine Portobauschsumme.

[2] Aschenborn, M., Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs, Berlin 1908, S. 42, Anm. 10 zu § 1.

Postorten nur dann befördern dürfen, wenn sie als „expresse Boten" im Sinne des § 2 des Gesetzes anzusehen sind.

Die Bezahlung des Beamten liegt in seinen Dienstbezügen, die ihm für seine gesamte dienstliche Tätigkeit, also auch für eine im Auftrage seiner Dienstvorgesetzten erfolgende dienstliche Beförderung von Briefen gewährt wird. Daß die Eisenbahnzugbeamten nicht expresse Boten im Sinne des § 2 sind, ist selbstverständlich. Demnach dürfen die Eisenbahnen ihre Briefe auf diese Weise nicht befördern und müßten sie, sobald die Post es verlangt, portopflichtig verschicken. Wenn die Post, wohl aus Gründen, die aus der historischen Entwicklung der Verhältnisse zu erklären sind, davon absieht, ihr Recht geltend zu machen, liegt darin eine Gegenleistung der Post an die Eisenbahnen, deren finanzieller Effekt sich natürlich nur auf Grund von statistischen Erhebungen der Eisenbahnen, die meines Wissens nicht vorhanden sind, berechnen ließe. Selbst wenn man wüßte, um wieviel Sendungen es sich handelt, kann man aber noch nicht sagen, welche Einnahmen der Post verloren gehen, da die Eisenbahnen im Falle der Bezahlung sicher eine ganze Reihe von Sendungen offen verschicken und dadurch deren Portopflichtigkeit vermeiden würden.

Man kann aber annehmen, daß es sich jährlich um mehrere Millionen Briefe handelt. Immerhin ist der Einnahmeausfall der Post, da man auch für sie nur die Selbstkosten, also auf jeden Fall weniger als 10 Pfennig für den einfachen Brief in Rechnung setzen kann, ein sehr geringer und kann das Ergebnis, daß rund 26,6 Millionen Mark für Eisenbahnleistungen ungedeckt bleiben, nicht wesentlich verschieben. Immerhin dürfen diese Gegenleistungen in einer auf Vollständigkeit Anspruch erhebenden Bearbeitung nicht übersehen werden.

Der Wert der sämtlichen — bezahlten und unbezahlten — Eisenbahnleistungen für Zwecke der Post belief sich

1907 für die preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft also auf 11 026 087 Mark (vergütete Leistungen) und 22 738 737 „ (unbezahlte Leistungen) zusammen 33 764 824 Mark.

Nach dem vorgenannten Verhältnis von 325: 380 Millionen Postwagenachskilometer ergeben sich für das Reichspostgebiet ohne Elsaß-Lothringen 39,4 Millionen Mark, das sind rund 7 %[1] der Gesamtbetriebsausgabe der Post.

Daraus geht hervor, in wie erheblichem Maße die Post auf die Eisenbahn angewiesen ist. Wie wichtig es ist, daß die Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen auf eine feste gesetzliche Grundlage gestellt worden sind und wohin Freiheit in der Tarifgestaltung auf diesem Gebiete führen kann, zeigen die schon besprochenen Verhältnisse in England und den Vereinigten Staaten, auf die hier nochmals kurz hingewiesen sei.

§ 4.

Die Wirkung des heutigen Rechtszustandes auf die Etats der Post und Eisenbahnen.

Die Tatsache, daß die deutschen Eisenbahnen für Zwecke des Postdienstes Leistungen auszuführen haben, die den Eisenbahnen des Reichspostgebiets ganz erhebliche Betriebskosten in Höhe von rund 40 Millionen Mark verursachen, von denen die Post aber rund 26,5 Millionen Mark nicht bezahlt, hat oft zu der Behauptung Anlaß gegeben, daß die Post in ihren Etats sich hohe Überschüsse berechne, während sie in Wirklichkeit vielleicht eine Zu-

[1] Poststatistik (Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, Berlin), 1907, S. 50:

Dauernde Ausgaben . .	524 081 330 Mark
Einmalige Ausgaben . .	35 858 340 „
zusammen	559 939 670 Mark.

schußverwaltung sei. Namhafte Schriftsteller haben diese Ansicht vertreten. So sagt van der Borght in seinem Werke „Das Verkehrswesen“[1]: „Für die deutsche Paketpost hat Hull[2] eingehende Berechnungen in dieser Beziehung aufgestellt, die zu der Vermutung Anlaß geben, daß Cohn's[3] Ansicht von der Unrentabilität bzw. dem Defizit der deutschen Paketpost begründet sei.“ Ähnlich äußert sich Strutz in seinem Werke „Der Staatshaushaltsetat und die Finanzen Preußens“[4], wobei er dann zu dem Schluß kommt: „Die Überschüsse der Post sind in Wahrheit Naturalleistungen der Staats- und Privateisenbahnen an diese.“

Zuzugeben ist natürlich ohne weiteres, daß die Postausgaben bei Bezahlung aller Eisenbahnleistungen um die jetzt nicht bezahlten Summen höher wären. Davon aber, daß die Postverwaltung dann mit Zuschüssen arbeiten müsse, kann, wie Ullrich in seinen „Postfinanzen“ treffend ausführt[5], keine Rede sein. Einerseits nämlich sind die Kosten der Eisenbahnleistungen z. B. von der preußischen Eisenbahnverwaltung, wie ich glaube nachgewiesen zu haben, entschieden zu hoch veranschlagt; dann aber sind die Kosten für diese Leistungen, selbst wenn man die von Preußen berechneten Beträge zugrunde legt, noch immer nicht so hoch, wie die Postüberschüsse, sofern man die unentgeltlichen Leistungen der Post berücksichtigt.

Die jeweiligen Vertreter der Reichspostverwaltung haben bei der Widerlegung der von ihnen bestrittenen Behauptung stets u. a. auf die erheblichen Kosten hin-

---

[1] Leipzig, 1894, S. 384.

[2] A. a. O., S. 139—150.

[3] Cohn, Gustav, System der Finanzwissenschaft, Stuttgart 1889, S. 226.

[4] Herausgegeben von O. Schwarz und Dr. G. Strutz, Berlin 1901, Bd. I, 7, § 118.

[5] A. a. O., S. 70.

gewiesen, die der Post aus der Benutzung der Eisenbahnen trotz der unentgeltlichen oder billigen Beförderung noch erwachsen sind. Hierher rechnete der General-Postmeister v. Stephan, als er im Jahre 1875 im Reichstag den Entwurf zum Eisenbahnpostgesetz vertrat, die Kosten für die Bahnpostwagen, für den Bahnpostdienst, die Einrichtung von Postanstalten auf allein gelegenen Bahnhöfen, die Erbauung von Dienstwohnungen für Beamte und Unterbeamte auf solchen Bahnhöfen u. a. m. „Wie kommt die Postverwaltung dazu", sagte er, „nach ganz öden Gegenden, welche die Eisenbahnen wegen des kürzesten Weges oft aufsuchen, um ihre Konzessionen zu verwerten, mit ihrem ganzen Betriebsapparat unentgeltlich nachrücken zu müssen, . . . Posthäuser oft mitten auf freiem Felde zu bauen usw.?"[1] Er kommt zu dem Schlusse, daß es, wenn man alle diese Kosten berechnet, doch ungerecht sei, zu behaupten, daß die Post die Eisenbahn gratis benutze. So bestechend solche Aufzählung, der man heut z. B. noch die ganz erheblichen Kosten für posteigene Postverladestellen auf den großen Bahnhöfen hinzufügen könnte, an sich aussieht, so können doch diese Angaben zur Entkräftung des Vorwurfs, daß die Post auf Kosten der Bahn Betriebskosten spare, und dadurch in der Lage sei, glänzende Etats aufzustellen, nicht dienen.

Die Post hat die Aufgabe, die Postsendungen so schnell wie möglich zu befördern und ist durch ihren Charakter als Verkehrsanstalt einfach gezwungen, sich der Eisenbahnen als der z. Z. schnellsten regelmäßigen Beförderungsmittel zu bedienen. Die ihr dadurch entstehenden Kosten sind eben ihre Betriebskosten, die sie, wenn sie nicht die Eisenbahn benutzte, für andere Beförderungsmittel ausgeben müßte. Zu diesen Kosten gehören naturgemäß auch die für das Personal an Umschlagstellen; solche waren aber,

[1] Gattermann, Die Materialien zum Postgesetz, Stendal 1893, S. 275.

wenn auch bei dem schwächeren Verkehr nicht in dem heutigen Umfange und von der heutigen Bedeutung, früher auch vorhanden. So war z. B. früher für den Kurs Berlin—Hamburg in Glöwen, einem damals wie heut für den Verkehr völlig bedeutungslosen Städtchen, eine bedeutende Posthalterei mit einer großen Pferdezahl und den entsprechenden Postillionen vorhanden, während heut der Eisenbahnknotenpunkt Wittenberge an Glöwens Stelle gerückt ist.

Dann ist auch die Zahl solcher Bahnhöfe, die „mitten auf freiem Felde", wie Stephan sagte, liegen und so bedeutend sind, daß die Post daselbst viel Personal braucht, doch sehr gering. In den meisten Fällen hat sich um solche Bahnhöfe herum reges gewerbliches Leben entwickelt, das die Post — auch wenn sie die Eisenbahn nicht benutzte — doch veranlaßt hätte, „mit ihrem ganzen Betriebsapparat dorthin zu rücken."

Ähnlich liegt es mit den Kosten für das Bahnpostwesen. Der Bahnpostbetrieb hat doch nicht eingerichtet werden müssen, weil die Eisenbahnen entstanden sind, sondern weil neue Bedürfnisse des Verkehrs Verkehrsbeschleunigungen forderten und diesen Bedürfnissen durch den Bahnpostbetrieb am einfachsten gerecht zu werden war.

Wohl aber kann man — und damit kommen wir zu dem Hauptpunkt, mit dem der Behauptung von der Unrentabilität der Post entgegenzutreten ist — folgendes sagen:

Wenn man der Post den Wert der Betriebskosten für die Eisenbahnleistungen ins Schuldkonto bucht, ist es nur recht und billig, die von ihr für andere Zwecke unentgeltlich ausgeführten Leistungen ihr als Forderung zu buchen. Es würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten, wenn ich den Wert der hier in Frage kommenden Leistungen berechnen wollte. Ullrich schätzt ihn für 1906 auf ins-

gesamt 34,8 Millionen Mark[1]. Diese Summe ist zwar zu hoch, denn sie ist hinsichtlich der Beträge, die sich aus dem Portofreiheits- und Portovergünstigungswesen ergeben, nicht nach den hier ebenso wie bei den Eisenbahnen notwendigerweise einzusetzenden Selbstkosten, sondern nach den tarifmäßigen Sätzen ermittelt worden. Dagegen entsprechen die in den 34,8 Millionen enthaltenen 10,9 Millionen Mark für sozialpolitische Leistungen den Selbstkosten. Wenn man nun von den übrigbleibenden 23,9 Millionen Mark nur die Hälfte, rund 12 Millionen Mark, in Anschlag bringt, würden im ganzen immer noch rund 23 Millionen Mark in Forderung zu setzen sein.

Nun haben die Reinüberschüsse der Post 1906 59,3 Millionen Mark betragen[2], würden sich also unter Hinzurechnung obiger 23 Millionen auf 82,3 Millionen Mark gestellt haben. Selbst wenn man die von Ullrich nach dem Muster des preußischen Betriebsbericht für das Reichspostgebiet auf 41,7 Millionen Mark[3] berechneten, also wesentlich zu hoch veranschlagten unbezahlten Eisenbahnleistungen dagegenhält, würden noch immer rund 40 Millionen Mark Postüberschüsse verbleiben. Bei Einsetzen von nur 26,6 Millionen Mark unbezahlter Eisenbahnleistungen[4] würden also 55,8 Millionen Mark Überschüsse herauskommen. Für 1907 würde, da die Reinüberschüsse hauptsächlich infolge höherer persönlicher Kosten (Beihilfen für Beamte und Unterbeamte) nur 37,2 Millionen

[1] A. a. O., S. 63:

1. Portofreiheiten- und Vergünstigungen . . . . 23,9 Millionen Mark
2. Sozialpolitische Leistungen . . . . . 10,9 „ „

zusammen 34,8 Millionen Mark

Insbesondere ist hier darauf hinzuweisen, daß die Post, da sie für die Beförderung aller über 10 Kilogramm schweren Pakete bezahlen muß, unter Umständen auch für Pakete Beförderungsgebühren zu zahlen hat, für die sie nach dem Portofreiheitsgesetz keine Bezahlung erhält.

[2] Poststatistik 1907, S. 50.

[3] Ullrich, a. a. O., S. 63.

[4] Z. vgl. S. 56.

Mark[1] betragen haben, sich das Verhältnis für die Post zwar wesentlich ungünstiger gestalten. Immerhin aber würden noch über 30 Millionen Mark Überschüsse verbleiben.

Die Vorwürfe, die Post sei eigentlich eine Zuschußverwaltung oder werfe wenigstens nicht genügend Erträge ab, müssen hiernach als durchaus unbegründet zurückgewiesen werden. Wie sich die Sache freilich nach der bedeutenden Beamten-Gehaltsaufbesserung von 1909 stellt, ist noch abzuwarten. Es kommt in der Hauptsache darauf an, ob eine Verbilligung des Postbetriebes in dem Maße gelingt, daß bedeutende Teile der Mehrausgaben für Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß erspart werden. Da wir z. Z. noch mitten in einer auf die Verbilligung abzielenden Bewegung stehen, kann ein Urteil über den voraussichtlichen Erfolg noch nicht abgegeben werden.

Die Eisenbahnverwaltungen können durch die Kosten für die Leistungen für Postzwecke in ihren Etats nicht so beeinflußt werden, daß ihre Eigenschaft als Überschußbetriebe in Frage gestellt werden kann. Was machen z. B. in Preußen bei einem für 1907 auf 536,5 Millionen Mark[2] veranschlagten Reinüberschuß die 22,7 Millionen Mark[3], die für Postzwecke unentgeltlich ausgegeben wurden, aus? Ähnlich, wenn auch nicht ganz so günstig, dürften die Verhältnisse bei den kleineren Staatsbahnverwaltungen und den Privatbahnen liegen. Auch ist die ganze Frage für die Staatsbahnen nicht so wichtig, weil die Eisenbahnleistungen tatsächlich Matrikularbeiträge ersparen, also Staatsausgaben für das Reich nur unter einem anderen Titel verrechnet werden. Dabei darf freilich nicht vergessen werden, daß die Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz durch diese Leistungen Beträge für die Staaten ohne Staatsbahnbesitz an das Reich mitbezahlen.

---

[1] Poststatistik 1907, S. 50.

[2] Preußischer Etat der Eisenbahnverwaltung für 1907, S. 36.

[3] Zu vgl. S. 55.

Kapitel 5.

Kritische Betrachtungen über das geltende Recht und seine finanzielle und volkswirtschaftliche Bedeutung.

§ 1.

Ist die Forderung einer Entschädigung der Post durch die Eisenbahnen bei Einführung der letzteren gerechtfertigt gewesen?

Es erübrigt nun noch zu betrachten, ob die Leistungen der Eisenbahnen für Zwecke des Postdienstes, wie sie heut im Deutschen Reich bestehen, gerechtfertigt und angebracht sind. Zu diesem Zwecke soll zunächst in diesem Paragraphen geprüft werden, ob die Forderung einer Entschädigung der Post durch die Eisenbahnen bei Einführung der letzteren gerechtfertigt war, und im Anschluß daran im § 2 betrachtet werden, in welcher Weise solche Entschädigungen überhaupt geleistet werden können und wie sie praktisch verwirklicht worden sind. Endlich soll im § 3 zu der Frage der Zweckmäßigkeit des heutigen Zustandes Stellung genommen werden.

Die Forderung einer Entschädigung der Post durch die Eisenbahnen konnte naturgemäß eine finanzielle Bedeutung nur da haben, wo das eine Verkehrsmittel in Staats- und das andere in Privatbetrieb oder wo beide sich in Privatbetrieb befanden. Da, wo Post und Eisenbahnen

Staatsbetriebe waren, lief eine Entschädigung der einen Verwaltung durch die andere auf eine bloße Umbuchung und Überweisung von Geldsummen auf dem Papier hinaus.

Mohl[1] unterscheidet für eine solche Betrachtung außer dem schon genannten Fall von Staatspost und Staatseisenbahnen folgende fünf Fälle:

1. Post in Staats-, Eisenbahn in Privatbetrieb;

2. Eisenbahn in Staats-, Post in Privatbetrieb mit Monopolrechten;

3. Eisenbahn in Staats-, Post in Privatbetrieb, aber ohne Monopolrechte;

4. Post und Eisenbahn in Privatbetrieb, die erstere mit ausschließendem Transportrecht;

5. Post und Eisenbahn in Privatbetrieb, die erstere ohne ausschließendes Transportrecht.

Die Fälle 3 und 5 können wir hier ohne weiteres ausscheiden, da mangels des für die Forderung einer Entschädigung notwendigen ausschließenden Beförderungrechts von einer Verpflichtung der Eisenbahnen zur Entschädigung der Post keine Rede sein kann. Ebenso kann der Fall 4 außer Betracht bleiben, da er nur sehr selten praktisch geworden ist[2] und jedenfalls auf die heutigen Verhältnisse in Deutschland gar keinen praktischen Einfluß gehabt hat. Dagegen lag der Fall zu 1 in Preußen und Sachsen und der zu 2 in Württemberg, dem Großherzogtum Hessen und in Kurhessen vor. Diese Staaten haben aber mit ihren Posteinrichtungen entschieden die heutigen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahn im Deutschen Reiche beeinflußt.

---

[1] Aufsatz von Mohl „Verhältnisse der Taxisschen Post zu den Staatseisenbahnen“ in der Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften, Jahrg. 1844.

[2] Er ist z. B. vorgekommen hinsichtlich der Taunusbahn auf Frankfurter Gebiet und hinsichtlich der sächsisch-bayrischen Eisenbahn im Herzogtum Sachsen-Altenburg.

Selbstverständlich kann man von einer Entschädigung in unserem Sinne nur da sprechen, wo eine solche als Entgelt für aufgegebene Rechte und für Einnahmeverluste aufzufassen ist, nicht aber da, wo sich etwa der Staat als Besitzer der Post lediglich Summen erstatten läßt, die er den Eisenbahngesellschaften s. Z. in irgendeiner Form — sei es in bar, sei es durch Übernahme von Garantien usw. — vorgeschossen hat.

Für die Beantwortung der Frage, ob die Gewährung einer Entschädigung vom Rechtsstandpunkt aus geboten war, ist zu untersuchen, ob die Post zur Zeit der Einführung der Eisenbahnen ausschließende Beförderungsrechte — sei es für Personen, Nachrichten und Güter, sei es für die eine oder die andere dieser Gattungen — besessen hat, und ob sie durch den Betrieb von Eisenbahnen in diesen Rechten beeinträchtigt worden ist.

Die in den beiden ersten Kapiteln in großen Zügen dargestellte und durch spezielle Beispiele erläuterte geschichtliche Entwicklung zeigt, daß die Posten in den bedeutendsten deutschen Staaten im Anfange des 19. Jahrhunderts ein ausschließliches Recht auf die Personen-, Nachrichten- und Güterbeförderung in mehr oder weniger bedeutendem Umfange tatsächlich besessen haben. Neben diesem Vorrecht, dem Postregal, bestand — sich im Umfange mit ihm mehr oder weniger deckend — als zweites wesentliches Recht der Postzwang, d. i. die Verpflichtung des einzelnen, sich bei Reisen, der Beförderung von Nachrichten und Versendung von Gütern in gewissen Fällen der Post zu bedienen. Beide Postvorrechte waren in den meisten Staaten durch Gesetz, sonst aber durch Gewohnheitsrecht begründet. Zunächst hatte hiernach die Post unbedingt das Recht, zu verlangen, daß die Eisenbahnen sich mit der Beförderung von Reisenden, Nachrichten und Gütern insoweit nicht befaßten, als sich das Postregal und der Postzwang auf diese erstreckten. Trat die Post den

Eisenbahnen diese Rechte ganz oder teilweise ab, so war sie berechtigt, dafür eine Entschädigung, eine Schadloshaltung zu verlangen, deren Höhe sich — sollte sie angemessen sein — im allgemeinen nach den der Post entgehenden und den Eisenbahnen dadurch zuwachsenden Einnahmen zu richten hatte. Vom Rechtsstandpunkt aus war also die Forderung einer Entschädigung der Post durch die Eisenbahnen da, wo die Post — gleichviel ob Staats- oder Privatpost — ein ausschließliches Recht auf Personen-, Nachrichten- oder Güterbeförderung gehabt hatte, durchaus gerechtfertigt[1].

Wenn wir die strittige Frage nun vom Standpunkt der Staatsfinanzen und der staatlichen Wirtschaftspflege aus betrachten, so ist folgendes zu sagen:

Die Eisenbahnen, als deren hauptsächliches Wirkungsgebiet man anfangs die Personenbeförderung ansah, konnten in den meisten deutschen Staaten nicht lebensfähig sein und einen Betrieb gar nicht beginnen, solange die Post an ihren Vorrechten festhielt. Unter diesen Umständen lag es eigentlich am nächsten, das neue Verkehrsmittel

---

[1] Wenn Mohl in seinem Aufsatz „Verhältnisse der taxisschen Post zu den Staatseisenbahnen“ (in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 1844) und Stängel in seinem Buche „Das Deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung“ (Stuttgart, 1844) bezüglich der Staatseisenbahnen Württembergs den taxisschen Posten gegenüber zu einem entgegengesetzten Ergebnis kommen und eine Entschädigungspflicht der Eisenbahnen nicht für vorliegend erachten, so liegt das bei beiden in der Voraussetzung begründet, daß die taxisschen Posten ein ausschließliches Recht auf Beförderung von Personen und Sachen nicht gehabt haben. Beide fassen die Eisenbahnen als neuartige Einrichtung auf, die bei Feststellung der taxisschen Vorrechte noch nicht bestand und daher nicht unter diese Vorrechte fallen kann. Ich vermag mich dieser Beweisführung nicht anzuschließen und halte dafür, daß die allerdings in Württemberg in ihrem Sinne entschiedene Frage mehr nach politischen als rechtlichen Gesichtspunkten entschieden worden ist.

der Post als neuartiges Beförderungsmittel anzugliedern. Dagegen sprachen aber doch gewichtige Gründe. In der Mehrzahl der größeren Staaten wäre man auf diese Weise zu Staatsbahnbetrieben gekommen, in einer weiteren Anzahl von Staaten hätte man auch das neue Verkehrsmittel in die Hände der an sich schon zu mächtigen Familie Taxis geben müssen; für beide Lösungen war damals wenig Neigung vorhanden[1]. Es schien vorteilhafter, das neue Unternehmen, dessen Rentabilität von vornherein nicht feststand, zunächst dem Privatkapital zu überlassen, die eigenen Vorrechte, soweit erforderlich, aufzuheben oder einzuschränken und sich gegebenenfalls die entstehenden Einnahmeausfälle ersetzen zu lassen. Nun hat freilich ja die geschichtliche Entwicklung gezeigt, daß die Post nach Einführung der Eisenbahnen nicht nur nicht Einbußen erlitten hat, daß sich ihre Einnahmen vielmehr mit dem Aufblühen des gesamten Wirtschaftslebens stark gesteigert haben. Bei Beantwortung der hier gestellten Frage aber müssen wir uns in die damalige Zeit zu versetzen versuchen und uns fragen, ob nach Lage der damaligen Verhältnisse Einnahmeverluste für die Post und damit für den Staat zu erwarten waren. Nur wenigen erleuchteten Männern war es s. Z. beschieden, die epochemachende Erfindung der Eisenbahnen auch nur annähernd in ihren Wirkungen im voraus zu überblicken. Der Chef des preußischen Departements für Handel, Fabrikation und Bauwesen, der Wirkliche Geheime Rat Rother, z. B. mahnte noch im Jahre 1835 in einem Bericht an den König den Eisenbahnen gegenüber zu größter Vorsicht und Zurückhaltung und konnte sich dabei — gewiß nicht mit Unrecht — auf die wenigstens auf dem europäischen Festland — nicht übermäßig glänzenden Erfahrungen mit den Betriebsergebnissen der Eisenbahnen berufen. Auch

[1] In Baden, Oldenburg und Mecklenburg-Strelitz befanden sich die Eisenbahnen von vornherein im großen ganzen in Staatsbesitz.

die zurückhaltende Stellung des preußischen General-Postmeisters v. Nagler, dessen Äußerungen über die voraussichtlich geringe Benutzung der geplanten Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam ihm so manches harte und wegwerfende Urteil eingetragen haben, ist aus dem Mangel jeder praktischen Erfahrung und nach seiner Kenntnis des damaligen geringen Verkehrsumfanges in Preußen durchaus verständlich.

Vom Standpunkt des für die Ordnung der Staatsfinanzen verantwortlichen Staatsmannes aus mußte man damit rechnen, daß die Eisenbahnen auf den von ihnen befahrenen Linien der Post ihre Einnahmen schmälern und mehr oder weniger überhaupt fortnehmen würden. Da diese Linien aber zunächst zur Verbindung der verkehrsreichsten Orte dienten, der Post indessen der Betrieb auf den verkehrsschwachen Linien, die unter Umständen Zuschüsse erforderten, verblieb, so war unbedingt ein sogar nicht unerheblicher Einnahmeverlust zu erwarten, der durch den erforderlich werdenden Bau von Postdiensträumen auf oder bei den Bahnhöfen, durch die Einrichtung von Posten von und nach den Bahnhöfen sowie durch die Mindereinnahme an Chausseegeld und an der — in den meisten Staaten bestehenden — Postfuhrabgabe sich noch erhöhen mußte. Gegenüber diesen mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Ausfällen konnte man damals nicht damit rechnen, daß eine gewaltige Verkehrssteigerung diese wieder ausgleichen würde. Man muß sich jetzt immer vor Augen halten, daß die Eisenbahnen das Bedürfnis nach dem sich auf ihnen bewegenden Verkehr erst geschaffen haben, und man denke, wenn man über die damalige „Kurzsichtigkeit" abfällig urteilt, an die scharfe Kritik, der ein Zeppelin noch vor zehn Jahren ausgesetzt war, und im Gegensatz dazu an die heutigen weitschauenden Pläne über Luftschiffverkehrslinien.

Man mußte also in den betreffenden Staaten bei Zulassung von Privateisenbahnen unter gänzlicher oder teilweiser Aufgabe der aus dem Postregal sich ergebenden Rechte mit einer Schädigung der Post- und damit Staatskasse rechnen. Eine solche aber mußte aus verschiedenen Gründen vermieden werden.

Zunächst war klar, daß die Eisenbahnen in erster Linie vorerst den begüterten Klassen der Bevölkerung zugute kamen, daß aber die bei Einrichtung von Eisenbahnen voraussichtlich verloren gehenden Posteinnahmen, wenn sie nicht von den Bahnen selbst ersetzt wurden, durch Tariferhöhungen oder durch neue Steuern, die sicherlich besonders die ärmeren Bevölkerungsschichten getroffen hätten, gedeckt werden mußten. Tariferhöhungen aber hätten den an sich noch schwachen Postverkehr erdrosselt und damit die Einnahmen noch weiter verringert. Die so nötige Belebung des Verkehrs ließ sich, da die Portosätze damals noch verhältnismäßig hoch waren, nur durch richtig abgemessene Portoermäßigungen erreichen.

Wie aber hätten neue Steuern im vorliegenden Falle gewirkt? Die Posteinnahmen wurden in jener Zeit, in der auch die Post von den niederen Ständen im großen ganzen noch wenig in Anspruch genommen wurde, zumeist von den höheren Ständen und dem Handels- und Gewerbestand aufgebracht. Wenn man die Postvorrechte also ohne Entschädigung auch nur teilweise an die Eisenbahnen abtrat, damit die Post- und Staatseinkünfte schmälerte und dadurch neue Steuern nötig machte, so setzte man eine Belastung der Allgemeinheit und damit besonders auch der wirtschaftlich Schwachen an die Stelle der vorwiegend von den begüterten Kreisen aufzubringenden Postüberschüsse zugunsten der Eisenbahn-Aktionäre, d. h. einiger weniger Kapitalisten. Die entschädigungslose Abtretung von Postvorrechten an die Eisenbahnen wäre also vom Standpunkt einer gerechten Finanzpolitik sehr bedenklich gewesen.

Weitere Gründe, die für die Gewährung einer Entschädigung sprechen, liegen auf verkehrspolitischem Gebiet.

Die Eisenbahnen konnten in den ersten Jahrzehnten nach ihrer Einführung zwar auf den wenigen Hauptverkehrslinien, die sie befuhren, die Post entbehrlich machen, in den weiten Gebieten aber, in denen Eisenbahnen wegen des geringen Verkehrsbedürfnisses nicht rentabel waren, blieb die Post das einzige, das unentbehrliche Verkehrsmittel. Während ihr also der ertragreiche Verkehr der Hauptverkehrsadern genommen wurde, blieb ihr, wie schon erwähnt, im allgemeinen Interesse die Aufgabe, auf den verkehrsschwachen Linien einen unter Umständen Zuschüsse erfordernden Betrieb zu unterhalten. Auf der andern Seite sah man von vornherein ein, daß die Post sich zum Transport der Postsachen im Interesse schneller und sicherer Beförderung, soweit möglich, der Eisenbahnen werde bedienen müssen. Dadurch mußten ihr, wie ebenfalls schon gesagt, neben den an die Eisenbahnen etwa zu zahlenden Beförderungsgebühren wieder neue, nicht unbedeutende Ausgaben durch die Heranführung der Postsachen an die Züge, die Bauten auf und bei den Bahnhöfen usw. erwachsen.

Diese ihre Aufgaben zu erfüllen und unter Umständen für neue Aufgaben Mittel verfügbar zu haben, mußte die Post imstande bleiben, wenn sie ihren verkehrspolitischen Zweck erreichen wollte. Das konnte sie bei einer wesentlichen Beschränkung ihrer Einnahmen nicht und darum ist auch aus verkehrspolitischen Gründen die Gewährung einer Entschädigung durch die Eisenbahnen behufs Fernhaltung einer Einnahmeverminderung der Post als angezeigt zu erachten.

Die Entschädigungspflicht gegenüber der Staatspost den Privatbahnen aufzuerlegen, war einfach. Man regelte das gegenseitige Verhältnis in den Konzessionen, deren ja die

Eisenbahnen überall schon aus polizeilichen Gründen bedurften.

Anders lag die Sache in den Ländern, wo, wie in Württemberg, eine zu erbauende Staatsbahn einem mit Monopolrechten ausgestatteten Privatpostbetriebe entgegentreten mußte. Hier war der Privatbetrieb bei bedingungsloser Anerkennung seiner Monopolstellung durch den Staat in der Lage, unter Umständen den für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes unbedingt nötigen Eisenbahnbau zu verhindern oder in seiner Entwicklung ungemein zu beschränken. Das mußte vermieden werden. Der Zweck, dem beide Verkehrsanstalten in erster Linie dienen sollen, und der da, wo Post oder Eisenbahnen nicht staatlich betrieben werden, durch die Festlegung gewisser staatlicher Aufsichtsrechte erreicht werden soll, ist der gleiche, die Förderung des Allgemeinwohls. Man durfte also schon damals nicht zugeben, daß das ältere Verkehrsinstitut die jüngere Schwester nicht aufkommen ließ, sofern man den eigenen Handel und die eigene Industrie denen der mit besseren Verkehrsverhältnissen ausgestatteten Nachbarstaaten gegenüber konkurrenzfähig erhalten wollte. Sofern also eine gütliche Einigung mit dem Privatbetriebe der Post unter Gewährung von Entschädigungen nicht zu erzielen war, blieb zu einer im allgemeinen Interesse liegenden Lösung der Streitfrage nur ein Machtspruch der Staatsgewalt übrig, der sich über die etwa bestehenden Bedenken wegen der vorhandenen ausschließenden Beförderungsrechte der Post hinwegsetzte. Ob die Einführung der Staatseisenbahn und die dazu erforderliche Aufhebung oder Einschränkung der Postvorrechte mit oder ohne Gewährung einer Entschädigung an die Post zu erfolgen hatte, war eine Frage zweiten Ranges. Im allgemeinen wird eine entschädigungslose Abtretung der Vorrechte an die Staatsbahnen aus den früher zugunsten der Staatspost erörterten Gründen — Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Post im

Interesse der Gesamtheit — nicht gefordert werden können.

Im großen ganzen handelt es sich in solchen Fällen, wie die Geschichte lehrt, um eine Machtfrage. So z. B. hat Württemberg diese Gelegenheit benutzt, um den Postlehnsvertrag mit dem Hause Thurn und Taxis zu lösen und die Post in Staatsbetrieb zu übernehmen, indem der Staat der Post die Benutzung seiner Eisenbahnen vorenthielt.

Eine Entschädigungspflicht der Eisenbahnen der Post gegenüber ist hiernach als vorliegend anzuerkennen, gleichgültig ob es sich um das Verhältnis von Privatbahnen zur Staatspost oder von Staatsbahnen zur Privatpost handelt, sofern nur die Post ausschließende Beförderungsrechte besessen hat.

Es erübrigt nur noch, über die Höhe der Entschädigung — nicht ziffernmäßig, sondern nach allgemeinen Gesichtspunkten — Betrachtungen anzustellen.

Wie schon gesagt, mußte die Post dem Zuge der Eisenbahnen folgen. Damit aber führte sie den Eisenbahnen den erwünschten und nötigen Zufluß an Reisenden und Gütern aus Gegenden zu, die ohne Post von den Vorteilen der Eisenbahnen noch nichts gespürt hätten. Post und Eisenbahnen waren also von vornherein aufeinander angewiesen, und dieses Moment der Gegenseitigkeit ist es besonders, das ein Verhältnis zwischen beiden bedingte, in dem beide lebensfähig blieben und für die weitere Entwicklung genügend Spielraum hatten. Daß die Post anläßlich der Einführung von Eisenbahnen auf der einen Seite mit Mindereinnahmen und auf der anderen Seite mit Mehrausgaben zu rechnen hatte, ist schon dargestellt. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, daß die verschiedenen Postverwaltungen gerade im Anfange des 19. Jahrhunderts besonders teuere Neueinrichtungen, wie Schnellposten, neue Kunststraßen usw. geschaffen hatten, die

den zu erwartenden Einnahmerückgang um so fühlbarer machen mußten.

Die Entschädigung der Post durch die Eisenbahnen war also so zu bemessen, daß die Post ihren wichtigen kulturellen Aufgaben genügen konnte und gleichzeitig die Eisenbahnen eine hinreichend hohe Rente abwarfen, die zu einem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes ermutigte. Eine solche Entschädigungspflicht wurde s. Z. auch im Volke anfangs allgemein anerkannt; jedenfalls habe ich entgegengesetzte Meinungen aus den 1830 er Jahren nicht gefunden. So stellte auch Friedrich List, der große Vorkämpfer für den Eisenbahnbau in Deutschland, als er sich 1835 in Berlin um die Konzession zu einer Hamburg—Berlin—Magdeburg—Leipziger Bahn bewarb, als die zweite seiner Bedingungen auf, daß die Eisenbahn den Staat für alle Ausfälle der Post- und Straßenverwaltung zu entschädigen habe.

§ 2.

In welcher Form konnten die Entschädigungen der Post durch die Eisenbahnen erfolgen und wie sind sie erfolgt?

Die weitere Frage ist nun, in welcher Form die Entschädigung zu leisten war. Da boten sich naturgemäß eine ganze Reihe von Wegen, die sich in zwei Hauptabteilungen, Entschädigung in Geld und Entschädigung in Leistungen, zusammenfassen lassen. In der ersten Abteilung kann man wiederum trennen nach einmaligen Abfindungen oder fortlaufenden Zahlungen und auch nach dem Grundsatz, nach dem die Entschädigung zu bemessen ist. Man kann sie festsetzen nach der Höhe der tatsächlich entgangenen Einnahmen unter Hinzurechnung der etwa entstandenen Mehrausgaben oder nach einem Durchschnitts-

satz der entgangenen Einnahmen und entstandenen Mehrausgaben mit oder ohne Anrechnung der mit den Jahren wachsenden Einnahmen und Ausgaben oder endlich nach der von den Eisenbahnen erzielten Rente, wobei sie einen steuerartigen Charakter erhält, aber auf die schwankenden Erträgnisse der Eisenbahnen Rücksicht nimmt und diese daher wirtschaftlich unter Umständen günstiger stellt. Bei dieser Bemessung ist Kapitalisierung der Beträge behufs einmaliger Abfindung nicht angängig.

Wenn man die Entschädigung in Leistungen vorzieht, kann sie in unentgeltlichen und in unterwertig bezahlten Leistungen der Eisenbahnen für die Post erfolgen, und zwar

durch Beförderung der Postsendungen in Eisenbahnwagen unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnen oder

durch Hergabe der Zugkraft für der Post gehörige oder von ihr angemietete Wagen oder

durch Verrichtung von Postdienstleistungen durch Eisenbahnbeamte oder endlich

durch anderweite Leistungen, die man dahin zusammenfassen kann, daß sie im großen ganzen dazu bestimmt sind, der Post die Benutzung der Eisenbahnen zu erleichtern.

Der erstgenannte Fall — Ersatz der Einnahmeverluste unter Hinzurechnung der Mehrausgaben — ist offenbar die gerechteste Lösung, da er dem Grundsatz des einfachen Ersatzes der infolge Aufgabe der ausschließenden Beförderungsrechte entstehenden Mindereinnahmen Rechnung trägt. Es ist auch der Weg, den Preußen und Sachsen anfangs einschlugen. Er hat aber den großen Nachteil, daß einmal alljährlich umständliche Berechnungen aufgestellt werden müssen und daß die Eisenbahnen erst nach Schluß der einzelnen Jahre die Höhe der Entschädigungssumme erfahren können.

Diesen Schwierigkeiten durch Festlegung der Entschädigungssumme auf eine Reihe von Jahren nach dem

durchschnittlichen Ergebnis einiger Jahre zu entgehen, lag nahe. Aber bei dieser Berechnungsart entsteht eine andere Schwierigkeit insofern, als die Eisenbahnen nun bei stärkerer Benutzung durch die Post unter Umständen jahrelang zu geringe Summen beziehen, während freilich andererseits bei schwächerer Benutzung die Post Leistungen über Gebühr hoch bezahlt. Es ist das der große jedem Pauschalierungssystem anhaftende Mangel, der das System nur da als empfehlenswert erscheinen läßt, wo es so viele einzelne Gebührenberechnungen hinfällig macht, daß selbst bei erheblichen Schwankungen des Verkehrs die Ersparnis an Arbeit und Arbeitskräften auf beiden Seiten einen etwaigen Einnahmeausfall noch ausgleicht. In der Hauptsache ist den beiden besprochenen Systemen der Vorwurf zu machen, daß sie auf die Erträgnisse der Eisenbahnen gar keine Rücksicht nehmen.

Dem glaubte man durch eine steuerartige Normierung der Entschädigung nach der Höhe der Eisenbahnrente begegnen zu können. Dann charakterisierte sich die Eisenbahnabgabe gleichzeitig mehr als eine Abgabe an den Staat und nicht mehr ausschließlich als Zahlung an die Postverwaltung. Was die Entschädigung in Leistungen anlangt, so ist allgemein zu sagen, daß natürlich die Berechnung des Wertes jeder Einzelleistung nur unter außerordentlichen Schwierigkeiten möglich und so teuer wäre, daß man von ihr von vornherein absehen muß. Diese Art der Entschädigung beruht also von Anfang an auf mehr oder weniger unsicheren Schätzungen und es ist daher schwer zu sagen, ob im einzelnen Falle die Post oder die Eisenbahnen von vornherein gut oder schlecht abgeschnitten haben. Der große Vorteil des Systems liegt in der Ersparung der umständlichen Berechnungen.

Bei der Beförderung der Postsendungen in Eisenbahnwagen unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnen liegt der große Übelstand auf der Hand, daß die Sendungen von der

einen Verwaltung an die andere übergeben werden müssen, was namentlich bei den Wertsendungen und Paketen wegen der Abgrenzung der Verantwortlichkeit zu den Betrieb erschwerenden Dienstvorschriften führen muß; auch müssen die Eisenbahnen sich dann besonders für die Begleitung der Postsendungen geschultes Personal erziehen und unterhalten. Man hat daher von der Anwendung dieser Beförderungsweise für Wertsendungen und Pakete im allgemeinen ganz abgesehen und wendet sie im großen ganzen nur bei der Beförderung von geschlossenen Briefbeuteln an. Wesentlich einfacher gestaltet sich die Sache für die Eisenbahnen, wenn sie nur die Zugkraft zu stellen haben, die Begleitung der Postsendungen, d. i. die Verantwortlichkeit für die vollzählige und unbeschädigte Überkunft, aber der Post selbst obliegt. Ob die Post für diesen Zweck eigene Wagen benutzt oder Eisenbahnwagen oder Abteilungen solcher von der Eisenbahn anmietet, ist eine andere Frage. Im allgemeinen ist diese Art der Leistungen auch deshalb beliebt, weil sie den Bahnpostbetrieb, d. i. die Bearbeitung der Postsendungen während der Eisenbahnfahrt, überhaupt erst ermöglicht.

Neben den genannten Hauptleistungen, die sich auf die Beförderung der Post beziehen, fallen die übrigen weniger ins Gewicht. Hauptsächlich sind noch zu nennen: die Besorgung des Postdienstes durch Eisenbahnbeamte, die meist nur auf kleinen Bahnhöfen angewendet worden ist und mit dem Wachsen des Verkehrs der Post oder Eisenbahn auf der betreffenden Station sich von selbst verbietet, ferner die in einzelnen Ländern sehr weitgehende Berechtigung der Post, bei Aufstellung der Fahrpläne mitzuwirken, die Hergabe von Eisenbahnwagen oder -Abteilungen zu Postbeförderungszwecken, die Besorgung und Unterhaltung von Bahnpostwagen auf eigene oder auf Rechnung der Post, die Reinigung, Erleuchtung und Heizung der zur Postbeförderung dienenden Wagen usw.,

die Leerung von Briefkasten auf Bahnhöfen, die Beschaffung von Diensträumen für die Post auf den Bahnhöfen und von Plätzen für die Aufstellung der von der Post gebrauchten Bahnsteigwagen u. a. m.

Der früher gegebene geschichtliche Abriß zeigt, daß die einzelnen deutschen Staaten fast alle zunächst an Abfindungen der Post durch die Eisenbahnen in Geld gedacht haben, dann aber bald — früher oder später — dazu übergegangen sind, den Eisenbahnen unentgeltliche Leistungen für die Zwecke des Postdienstes aufzuerlegen. Zu ähnlichen Verhältnissen hat, wie die Ausführungen im Kap. 3 gezeigt haben, die Entwicklung in fast allen anderen Kulturstaaten geführt.

Jedenfalls müssen Gründe schwerwiegender Art vorliegen, die die im großen ganzen gleichartige Regelung der Materie bedingen. Wenn man von den Staaten absieht, in denen die Eisenbahnleistungen nur Entgelt für pekuniäre staatliche Zuwendungen sind, wird man diese Gründe in erster Linie in der Tatsache zu suchen haben, daß man die umständlichen Geldberechnungen vermeiden wollte, die sonst in regelmäßiger Wiederkehr nötig gewesen wären, einmal für die Feststellung der von den Eisenbahnen an die Post zu zahlenden Entschädigungssummen und andererseits für die Ermittlung der von der Post an die Eisenbahnen zu zahlenden Frachtkosten usw. Auf diese Weise vermied man also ein Hin- und Herschieben von Geldsummen zwischen den beiden Kassen, das, wenn es auch durch gegenseitige Aufrechnung abgewickelt wurde, doch erhebliche Kosten im Bureau- und Rechnungswesen machte. Dann ist auch, da es sich zumeist um das Verhältnis von Staatsposten zu Privateisenbahnen handelte, sicherlich die Erwägung maßgebend gewesen, daß der Staat auf diese Weise schwerlich zu kurz kommen werde, und daß diese Regelung für den Staat auf alle Fälle günstiger war als das Verfahren gegenseitiger Bezahlung.

Und endlich ist — wenigstens für die Verhältnisse in Deutschland — wohl auch nicht von der Hand zu weisen, daß das Beispiel, das Preußen schon in den ersten Jahren der Eisenbahnentwicklung durch das Eisenbahngesetz von 1838 gab, auf die Gesetzgebung der übrigen Staaten eingewirkt hat.

§ 3.

Sind diese Entschädigungsleistungen der Eisenbahnen für die Post im Deutschen Reich noch heute begründet und gerechtfertigt?[1]

Es ist bereits mehrfach gesagt worden, daß die befürchteten Einnahmeausfälle der Post nach Einführung der Eisenbahnen nicht eingetreten sind, daß vielmehr die Post sehr bald eine starke Steigerung ihrer Einnahmen erfahren hat. Ferner sind seit der Zeit der Einführung der Eisenbahnen in allen deutschen Staaten die Postregals- und Postzwangsbestimmungen ganz wesentlich gemildert worden. Nach dem Reichs-Postgesetz vom 28. Oktober 1871 und dem Abänderungsgesetz vom 20. Dezember 1899 erstreckt sich das Postregal im Gebiete des Deutschen Reiches nur noch auf die Beförderung von Briefen — verschlossen oder unverschlossen —, Karten, Drucksachen und Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind.

Dem Postzwang unterliegen nur noch verschlossene Briefe zwischen Orten mit Postanstalt und — mit gewissen Einschränkungen — politische Zeitungen. Alle übrigen Beschränkungen, besonders hinsichtlich der Paket-, d. i. Güter- und der Reisendenbeförderung sind fortgefallen.

Diese beiden Tatsachen, die nicht eingetretene Einnahmeeinbuße und die Erleichterung der Postregals- und

[1] Wegen der besonderen Verhältnisse in Bayern und Württemberg siehe S. 30 ff und 33 ff.

Postzwangsbestimmungen, sind es hauptsächlich, die besonders bei Beratung des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 und seitdem immer wieder zu einer Kritik darüber herausgefordert haben, ob es angezeigt oder gerechtfertigt ist, daß die deutschen Eisenbahnen zugunsten der Post noch heut unentgeltliche Leistungen ausführen und damit der letzteren jetzt noch die s. Z. unter anderen Voraussetzungen für nötig befundenen Entschädigungen leisten[1].

Diese Frage könnte, wie in der Einleitung kurz gestreift ist, praktisch werden bei der über kurz oder lang doch einmal erforderlich werdenden Neuregelung der Reichsfinanzen in ihrem Verhältnis zu den bundesstaatlichen Finanzen. Bei dieser Gelegenheit könnten unter Umständen Versuche gemacht werden, das Eisenbahnpostgesetz von 1875 zu beseitigen, wozu gerade das heut in den Parlamenten sich zeigende Bestreben, die Etats und besonders die Bilanzen der einzelnen Überschußverwaltungen möglichst klar und durchsichtig zu gestalten, beitragen dürfte[2].

Im Folgenden sollen nun diejenigen Gesichtspunkte hervorgehoben werden, aus denen heraus es noch heut angebracht ist, an den bestehenden Rechtsverhältnissen festzuhalten. Hier ist folgendes zu sagen: Das Recht der Post, da, wo sie mit ausschließlichen Beförderungsrechten

---

[1] Die folgenden Darlegungen beziehen sich naturgemäß nicht auf die in Reichsbesitz befindlichen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

[2] In der Sitzung der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 1910 wurde eine Resolution angenommen, die u. a. verlangt, daß der Eisenbahnetat unabhängig und unbeeinflußt von den Rücksichten auf den gesamten Staatshaushaltsetat, allein den Wirklichkeitsverhältnissen entsprechend aufzustellen sei. In derselben Sitzung wurde von konservativer Seite betont, daß die Eisenbahn zu billig für die Post fahre und eine Erhöhung des „Aversums" — gemeint sind wohl die Vergütungen der Post — eintreten müsse. (Tägl. Rundschau, Nr. 89 vom 23. Februar 1910.)

ausgestattet war, für die ganze oder teilweise Abtretung ihrer Rechte an die Eisenbahnen von diesen Schadloshaltung zu verlangen, dürfte nach den vorangegangenen Ausführungen nicht zu bestreiten sein. Daß man diese Entschädigungen in den meisten Staaten s. Z. nicht in Form einmaliger Abfindungen hat bezahlen lassen, sondern gleichsam als fortlaufende Abschlagszahlungen festgelegt hat, ist eine Tatsache, mit der die Eisenbahnen sich jetzt abfinden müssen, und die sie — wenigstens die ersten unter ihnen — im Hinblick auf die damalige Kapitalersparnis vielleicht nicht einmal ungern hingenommen haben.

Ob die einzelnen Landesposten Einnahmeverluste erlitten haben oder nicht, ändert an der Sachlage nichts, weil die rechtliche Verpflichtung zur Entschädigung s. Z. nicht durch die befürchtete Minderung der Posteinnahmen, sondern durch die freiwillige Abtretung damals bestehender ausschließender Beförderungsrechte gegen Entschädigung begründet ist.

Ebensowenig kann der zweite Haupteinwand, die spätere Milderung der Postregals- und Postzwangsbestimmungen, an der Entschädigungsverpflichtung selbst etwas ändern, da die spätere teilweise Aufhebung von Postregal und Postzwang mit der früheren Anerkennung der Entschädigungsverbindlichkeiten seitens der Eisenbahnen, wie sie durch die Annahme der Konzessionen bzw. den Bau der Bahnen auf Grund ergangener Gesetze begründet wurde, nichts zu tun hat.

Ob es vom Rechtsstandpunkt aus haltbar ist, daß die H ö h e der Entschädigung die gleiche blieb, wenn die Postzwangsbestimmungen wesentliche Milderung erfuhren, ist eine andere Frage. Wie schon gesagt, wird man theoretisch eine Entschädigung der Post in Höhe der ihr entgangenen Einnahmen als das richtigste ansehen müssen. Demnach hätten unter Umständen bei Milderung der Postregals- und Postzwangsbestimmungen die Entschädigungen ermäßigt

und die Leistungen verringert werden müssen. Wir haben aber gesehen, wie Preußen in seinen Postgesetzen von 1852 und 1860 die Postzwangsbestimmungen den Eisenbahnen gegenüber ausdrücklich in dem bisherigen Maße aufrecht erhielt, um die bisherigen Leistungen der Eisenbahnen weiter beanspruchen zu können. Es handelt sich hier eben um eine Machtfrage, wobei auch nicht übersehen werden darf, daß die Milderung der Postzwangsbestimmungen nur möglich war, weil ihre Aufrechterhaltung in dem bisherigen Umfange unter den durch die Eisenbahnen geänderten Verkehrsverhältnissen im Interesse der Post nicht mehr unbedingt erforderlich war.

Es kann nicht verkannt werden, daß die Eisenbahnen wahrscheinlich finanziell günstiger ständen, wenn s. Z. die Forderungen der Post durch einmalige Geldabfindungen oder ein für allemal festzulegende, unter Umständen mit der Verkehrssteigerung prozentual wachsende Barzahlungen beglichen worden wären. Denn in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in der die Staaten die Entschädigungspflicht der Eisenbahnen in der Hauptsache festlegten, konnte man die überaus glänzende sprunghafte Entwicklung des Verkehrs, wie sie in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts einsetzte, nicht im entferntesten voraussehen und hätte sich postseitig mit Beträgen begnügen müssen, die allerdings zu den Summen, die nach dem jetzt gültigen System in Form von unentgeltlichen oder unterwertig bezahlten Eisenbahnleistungen im Laufe der Jahre der Post zugeflossen sind, in gar keinem Verhältnis stehen würden. Die Festlegung der Entschädigung in Leistungen und damit in einer Form, bei der mit der Steigerung des Postverkehrs auch die Höhe der Entschädigung wächst, also in mancher Hinsicht die Betriebskosten der Post geringer werden, war eben eine kluge Maßnahme der Post, der sich übrigens die Privateisenbahnen s. Z. durchaus freiwillig unterworfen haben. Niemand hat die Gesellschaften g e z w u n g e n,

auf Grund der Konzessionen oder Gesetze und Verordnungen, in denen der Post ihre Vorrechte in so günstiger Form gewahrt waren, Eisenbahnen zu bauen; sie bauten eben, weil sie glaubten, trotz der mehr oder weniger drückenden Bedingungen doch auf ihre Rechnung zu kommen.

Es ist ferner nicht zu verkennen, daß der für die Bemessung der Höhe der Entschädigungen angelegte Maßstab, nach dem bei stärkerem Postverkehr ohne Rücksicht darauf, ob auch die Eisenbahnen steigenden Verkehr und damit wachsende Einnahmen aufweisen, mehr Leistungen zu übernehmen und damit höhere Entschädigungssummen zu zahlen sind, theoretisch nicht einwandfrei ist. Denn die Entschädigung kann dann den Charakter des Ersatzes entgangener Einnahmen verlieren. Jedoch hat es sich in der Praxis wohl gezeigt, daß steigender Postverkehr im allgemeinen nur möglich ist, wenn eine wirtschaftliche Aufwärtsbewegung auch steigende Eisenbahneinnahmen bringt.

Die ganze Frage würde nach dem Vorstehenden keine Schwierigkeiten bieten, wenn nicht durch die Gründung des Norddeutschen Bundes und später des Deutschen Reiches und die Schaffung der Reichspost einerseits und die Übernahme der Privatbahnen in die Verwaltung der einzelnen Bundesstaaten, die Eisenbahnverstaatlichung, andererseits komplizierte Rechtsnachfolgeverhältnisse eingetreten wären.

In den einzelnen Bundesstaaten bestanden in den siebziger Jahren zahlreiche Privatbahnen, denen nun als Rechtsnachfolger der einzelnen Landesposten die Bundes- und später die Reichspost gegenübertrat. Diese den Privatbahnen gegenüber schlechter zu stellen, als die Landesposten lag kein Grund vor; sie übernahm einfach deren Rechte auf Eisenbahnleistungen, die in den einzelnen Staaten in der Hauptsache den preußischen Bestimmungen ähnelten. Für die neu zu errichtenden Bahnen wurden die

Verpflichtungen der preußischen Bahnen als Norm aufgestellt. Den vorhandenen Staatsbahnen legte man von Bundes und später von Reichs wegen durch das auf einem Bundesratsbeschluß beruhende Reglement über die Verpflichtungen der Staatseisenbahnen zugunsten der Postverwaltung vom 1. Januar 1868, das zunächst auch für das Reich Geltung behielt, ähnliche Verpflichtungen auf. Während nun das Reich bezüglich der zur Zeit der Gründung des Norddeutschen Bundes und — hinsichtlich der süddeutschen Staaten — des Reiches in Privatbesitz gewesenen Bahnen aus der geschichtlichen Entwicklung heraus einen klaren Rechtsanspruch auf die den Bahnen früher auferlegten Leistungen hat, trifft dies meines Erachtens auf die damals vorhanden gewesenen Staatsbahnen nicht zu. Diese konnten ihrer Landespost und damit auch der Reichspost als deren Rechtsnachfolgerin gegenüber zur Entschädigung nicht verpflichtet sein, da eine Schadloshaltung des einen Teiles der Staatskasse durch den anderen rechtlich und finanziell bedeutungslos ist. Der Rechtsanspruch des Bundes bzw. Reiches den Eisenbahnen gegenüber war in diesen Fällen erst zu schaffen, was durch das Reglement von 1868 und seine spätere Gültigkeitserklärung von Reichs wegen geschehen ist. Tatsächlich hat also die Reichspost heut Rechtsansprüche auf die Eisenbahnleistungen, und man muß daher fragen:

Lagen zur Zeit der Reichsgründung oder liegen jetzt für das Reich Gründe vor, diese Rechtsansprüche aufzugeben? Wie würde eine solche Maßnahme auf die Volkswirtschaft und auf die Reichs- und bundesstaatlichen Finanzen gewirkt haben oder wirken?

Vom Standpunkt der Volkswirtschaft aus mußte man und muß man noch heut die Entschädigungen als ein wichtiges Mittel der Post ansehen, ihre verkehrspolitischen Aufgaben in dem Umfange zu erfüllen, den man der modernen Post zuweist.

Wir wollen daher zunächst einen kurzen Blick auf das Tätigkeitsfeld der deutschen Post und ihre Erfolge für das deutsche Wirtschaftsleben werfen und daran anknüpfend betrachten, ob einige und bzw. welche von diesen Erfolgen überhaupt oder vorzugsweise dem Bestehen der gesetzlichen Verpflichtungen der Eisenbahnen zu danken sind.

Welche Betriebszweige die moderne Post umfassen soll, das wird immer verschieden sein nach der individuellen Auffassung der einzelnen Staaten. Als Tatsache ist anzusehen, daß die Post heut in allen Kulturstaaten neben ihrer eigentlichen Aufgabe, der Beförderung von Nachrichten, Sachen und Personen, eine Summe anderer Dienstleistungen übernommen hat, die mit ihrem ursprünglichen Zweck nichts mehr zu tun haben und ihr nur aus äußerlichen Gründen — in der Hauptsache, um andere staatliche Organe zu ersparen — übertragen worden sind.

So hat auch die deutsche Post[1] dem eigentlichen Nachrichten-, Sachen- und Personenbeförderungsdienst eine ganze Reihe von Betriebszweigen an die Seite gestellt, die mit dem Charakter der Post im gewöhnlichen Sinne dieses Wortes nichts gemein haben. Es sei hier nur an die bankmäßigen Tätigkeiten im Postauftrags-, Nachnahme- und im Scheckverkehr, an die Beteiligung am Dienste des Versicherungswesens durch den Markenvertrieb und den Rentenzahlungsverkehr, an die Tätigkeit im Zeitungsabonnementsverkehr sowie endlich an die Übernahme der Telegraphie und des Fernsprechwesens erinnert. Mit Stolz kann man sagen, daß die deutsche Post auf allen ihr überwiesenen Gebieten Erhebliches und Großes für das deutsche Wirtschaftsleben geleistet und erreicht hat. Es sind gewaltige Fortschritte, die die Reichspost in den 40 Jahren seit ihrer Gründung, besonders in der Ära ihres ersten genialen Leiters, v. Stephan, gemacht hat, und deren Wirkungen ihr gutes Teil zu der glänzenden Ent-

[1] Hier einschließlich Bayerns und Württembergs.

wicklung des deutschen Wirtschaftslebens beigetragen haben.

Das Jahr 1873 brachte den heutigen billigen Paketportotarif mit den vorteilhaften Einheitssätzen von 25 und 50 Pfennig für Pakete bis zum Gewicht von 5 Kilogramm. Die Wirkungen dieses Tarifs sind offensichtlich und brauchen hier nur kurz gestreift zu werden. Industrie und Landwirtschaft ziehen aus ihm gleichmäßig Vorteile; viele Güter hat er erst transportierbar und wertvoll gemacht, z. B. Beeren, die früher vielfach unbenutzt verfaulten; anderen Gütern, wie dem ostpreußischen Fleisch und der württembergischen Butter, hat er durch den nunmehr erst möglichen Versand in die Ferne wesentliche Preissteigerungen gebracht. Unzählige Bedürfnisse, namentlich der Landbevölkerung, hat er erst geweckt. Die großen Versandwarenhäuser leben durch ihn und senden in den billigen Postpaketen billigere Luxusartikel bis in die abgelegensten Orte unseres Vaterlandes.

Die bessere postalische Versorgung des flachen Landes, die in der Ära Stephan durch die Ausdehnung der Landbestellung, durch Einrichtung zahlloser Postagenturen und Posthilfsstellen und die später sich anschließende Ausbreitung der Telegraphie und des Fernsprechwesens auf das flache Land die rein agrarischen Bezirke mehr und mehr dem großen Verkehr zugänglich machte und ihnen damit den großen Markt eröffnete, reiht sich würdig den übrigen Maßnahmen der Bismarckschen Politik zur Hebung der Lage unserer Landwirtschaft an. Der billige Zeitungstarif und das billige Drucksachenporto haben viel zur Fortbildung gerade der niederen Bevölkerungsklassen und der Landbevölkerung getan. Das sind nur einige Beispiele für die Erfolge der Post, die sich leicht vermehren lassen. Es gibt heut kein Gebiet des Wirtschaftslebens, auf dem die Post nicht mitwirkt, und ohne den postalischen Verkehr wäre modernes Wirtschaftsleben undenkbar.

Ein schönes Ruhmesblatt für die deutsche Post bilden die Angriffe, die sie jetzt besonders im deutschen Reichstag wegen zu weit gegangener Verkehrserleichterungen und Verkehrsverbesserungen oft zu erfahren hat und die in dem Schlagwort „Verkehrsluxus" zusammengefaßt werden.

Es ist ein Zeichen des heutigen hohen Standes unserer Volkswirtschaft, daß z. B. die Zahl der Briefbestellungen in den letzten Jahren beschränkt werden konnte. Aber in den Entwicklungsjahren unserer nationalen Wirtschaft sind die weitergehenden Verkehrseinrichtungen sicherlich vonnöten gewesen. Gewiß ist es auch diesem „Verkehrsluxus" mit zu danken, daß heut die deutsche Industrie der englischen konkurrenzfähig auf dem Weltmarkt entgegentreten kann und gleichzeitig die deutsche Landwirtschaft auf dem inneren Markt ihr gutes Auskommen findet.

Es darf hierbei nicht übersehen werden, daß alle diese volkswirtschaftlichen Vorteile erreicht worden sind, obschon unrentable Betriebszweige die Gesamteinnahmen der Post herabgedrückt haben; es sei hier nur an den nicht oder nicht genügend rentierenden Geldeinziehungsdienst und an die wahrscheinlich mit Zuschuß arbeitende Telegraphie erinnert. Wenn trotzdem solche glänzenden Ergebnisse erzielt und sogar noch stets Überschüsse von der Post abgeworfen werden konnten, so ist das natürlich zu einem erheblichen Teile auch mit auf die die Postetats günstig beeinflussenden unentgeltlichen Eisenbahnleistungen, deren Wert jetzt auf über 26 Millionen Mark zu beziffern ist, zurückzuführen.

Wenn dieser Satz zunächst ganz allgemein sicherlich seine Berechtigung hat, so kann man weiter sagen, daß besonders der billige Paketportotarif eine unmittelbare Folge der unentgeltlichen und billigen Eisenbahnleistungen ist. Daß die Post jetzt ein 5 Kilogramm-Paket von Straßburg (Elsaß) nach Königsberg (Preußen) für 50 Pfennig, also erheblich billiger als die Eisenbahn selbst befördern

und daß sie darüber hinaus noch den Eisenbahnen durch den eigenartig aufgebauten Zonen-Gewichtstarif, bei dem man durch Zerlegung eines Pakets von z. B. 25 Kilogramm von Berlin nach Königsberg in fünf 5 Kilogramm-Pakete 4 Mark erspart, hinsichtlich der schwereren Pakete Konkurrenz machen kann, wäre ohne die billige Eisenbahnbeförderung nicht möglich, es sei denn, daß die Post auf anderem Gebiet entschädigt oder als Zuschußverwaltung anerkannt werden würde. Man wird also unbedenklich alle durch den billigen Post-Pakettarif erreichten volkswirtschaftlichen Vorteile als Folge der Eisenbahnleistungen ansehen können. Daraus folgt aber nicht, daß beim Fehlen dieser Leistungen der Postpaketverkehr in seiner heutigen Ausdehnung durch die Eisenbahnen entwickelt worden wäre. Es ist vielmehr zu sagen, daß die Post ihn infolge ihrer günstigen vielverzweigten Organisation hat entwickeln können, daß es aber sehr fraglich ist, ob wir solchen Verkehr überhaupt hätten, wenn er auf die Eisenbahnen allein angewiesen gewesen wäre. Daß die Zerlegung der schwereren Pakete in 5 Kilogramm-Postpakete unerwünscht und wegen der höheren Kosten für Verpackung, Abfertigung und Beförderung mehrerer Pakete an Stelle eines einzigen schweren Pakets in gewisser Weise unwirtschaftlich ist, muß zugegeben werden, kann aber die früher erwähnten großen Vorteile für das gesamte Wirtschaftsleben nicht aufwiegen.

Tatsächlich ist das Verhältnis der beiden Verkehrsverwaltungen zueinander heut so, daß die Post den Klein-, die Eisenbahn den Großgüterverkehr vermittelt; von einer Konkurrenz beider ist eigentlich keine Rede; es tritt vielmehr das Moment der Arbeitsteilung hervor. Volkswirtschaftlich ist dieser Zustand durchaus zu begrüßen, da er die mehrerwähnten großen wirtschaftlichen Erfolge hat ermöglichen helfen, ohne daß durch das Nebeneinanderbestehen mehrerer gleichartiger Verkehrseinrichtungen

namentlich in kleineren Orten unnötige Ausgaben erwuchsen, während gerade die Verbindung von Briefpost und Paketpost die Betriebskosten ganz allgemein verbilligt hat[1].

Bei voller Bezahlung der Eisenbahnleistungen wären die Postausgaben natürlich um die im 4. Kapitel berechneten Summen, die für die Bezahlung der unentgeltlichen Eisenbahnleistungen erforderlich gewesen wären, höher gewesen. Ob die Post dann imstande gewesen wäre, die außerordentlichen Verkehrserleichterungen und Verkehrsverbesserungen, die Deutschland der Stephanschen Ära verdankt, durchzuführen, ob es ihr gelungen wäre, die dazu erforderlichen Mittel bewilligt zu erhalten, ist eine offene Frage, die ich

---

[1] Seit dem Jahre 1904 hat die preußische Eisenbahn einen sogenannten Expreßgüterverkehr, der äußerlich dem Postpaketverkehr ähnelt, eingeführt; dieser Verkehr könnte unter Umständen geeignet sein, der Post auf dem Gebiete der schwereren Pakete Konkurrenz zu machen. Die Güter, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen müssen, werden mittels Paketadresse aufgegeben, in Personenzügen befördert und, sofern sie nicht zur Abholung durch die Empfänger bestimmt sind, den Empfängern durch Spediteure innerhalb einer ziemlich kurz bemessenen Frist nach der Ankunft — in Berlin 6 Stunden — zugestellt.

Soweit mir bekannt, hat die Post in ihrem Verkehr bemerkbare Wirkungen der Konkurrenz bisher nicht festgestellt. In der Hauptsache kommen bei der eisenbahnseitig vorgenommenen Tarifgestaltung von $^1/_2$ Pfennig für das Kilometer unter Zugrundelegung von Gewichtsstufen von 10 Kilogramm doch Sätze heraus, die teurer oder doch nicht billiger sind, als die der Post, sofern die Güter in mehrere Pakete zerlegt werden können; eine Verbilligung bringt der Tarif nur auf Entfernungen von 75 bis 100 Kilometer. Im großen ganzen kommen also für diesen Verkehr nur Pakete in Frage, die schwer und unteilbar sind; die über 10 Kilogramm schweren Pakete machen nach der Poststatistik von 1907, S. 28, nur 1,998 % aller Postpakete aus, so daß anzunehmen ist, daß die Konkurrenz in der Einnahme sich überhaupt nicht fühlbar machen wird. Da nun die Post für Pakete über 10 Kilogramm noch die Beförderungsgebühren nach dem Satze von 20 Pfennig für 1000 Kilogrammkilometer zu zahlen hat, ist kaum anzunehmen, daß sie die ihr hier etwa erwachsende Konkurrenz als solche lästig empfindet.

nicht ohne weiteres bejahen möchte. Sicherlich haben die immer noch mit Überschüssen balancierenden Etats zu der Bewilligungsfreudigkeit der Regierung und des Reichstages stark beigetragen. Diese Bewilligungsfreudigkeit ist gerade in den letzten Jahren sehr zurückhaltend gewesen, und schon aus diesem Grunde muß im Interesse einer mäßigen fortschrittlichen Verkehrspolitik und damit im Interesse des Wirtschaftslebens alles vermieden werden, was eine ungünstigere Gestaltung der Postetats hervorrufen könnte, solange nicht andere Verkehrsinteressen darunter leiden.

Nun wird man hier einwenden, daß selbst, wenn man mäßige Überschüsse bei der Post als berechtigt anerkennt, solche doch dann zu verwerfen sind, wenn sie nur auf Kosten anderer Verkehrszweige erzielt werden können. Theoretisch mag das zuzugeben sein; ob es praktisch ist, kann nicht allgemein, sondern nur von Fall zu Fall entschieden werden. Für die heutigen Verhältnisse im Reich kann man sagen, daß zu einer Aufgabe der Rechte des Reichs auf Eisenbahnleistungen kein Anlaß vorliegt, solange die Eisenbahntarife nicht etwa eine wirtschaftlich schädigende Höhe aufweisen und die Bundesstaaten und Privatbahnen infolge der Leistungen für Postzwecke außerstande sind, etwa notwendige Tarifermäßigungen oder Verkehrsverbesserungen aus eigenen Einnahmen zu gewähren, was man bislang schwerlich wird behaupten können.

Dazu kommt noch folgendes: Nach van der Borght wird man Überschüsse aus Verkehrsunternehmungen nicht beanstanden dürfen, solange zur Erzielung des nötigen Gleichgewichts im Staatshaushalt die notwendigsten Bedarfsgegenstände besteuert werden müssen und die Verkehrstaxen sich in mäßigen Grenzen halten[1]. Ich möchte dem als weitere Voraussetzung hinzufügen, daß die Überschüsse dann, wenn technische Neuerungen und neuartige

[1] van der Borght, Verkehrswesen, Leipzig 1894, S. 108.

Verkehrsbedürfnisse größere Ausgaben nötig machen, auch sofort für das betreffende Verkehrsunternehmen wieder zur Verfügung gestellt werden, mit anderen Worten, daß sie erforderlichenfalls wieder zur Befruchtung des Verkehrs verfügbar sind.

Von diesem Gesichtspunkt aus gesehen halte ich es für praktischer und für das Wirtschaftsleben günstiger, wenn die Werte der Eisenbahnleistungen in den Postetats und nicht in den Eisenbahnetats als Überschüsse erschienen sind und noch erscheinen. Da von der Post nach allgemeiner Auffassung weit weniger als von den Eisenbahnen Abwerfen von bedeutenden Überschüssen gefordert wird, spricht meines Erachtens ein hohes Maß von Wahrscheinlichkeit dafür, daß die seit den siebziger Jahren erzielten Postüberschüsse im Besitz der Post in wesentlich höherem Maße dem Verkehrswesen zu dessen Belebung und Befruchtung wieder zugeführt worden sind, als es durch die Eisenbahnen geschehen wäre, deren Überschüsse in erheblichem Maße zur Deckung des allgemeinen Staatsbedarfs beitragen müssen. Die Richtigkeit dieses Gedankens scheint mir Strutz in dem schon genannten Werke „Der Staatshaushaltsetat und die Finanzen Preußens“[1] zu bestätigen, indem er ausführt, daß die Überschüsse besser in den Eisenbahnetats erschienen wären, „denn“, sagt er, „verschwänden auf diese Weise die imaginären Überschüsse der Post, so würde hierin ein Ansporn zu erhöhter Sparsamkeit liegen“. Diese Sparsamkeit aber vermißt er sowohl bei der Postverwaltung unter Stephan als auch bei dem auf Portoherabsetzungen drängenden Reichstag.

Nachdem wir so die Gründe entwickelt haben, die gegen eine Änderung des heutigen Zustandes sprechen, sollen nun die Momente hervorgehoben werden, aus denen heraus eine Änderung befürwortet werden müßte. Hier ist

[1] Band I, 7, § 118.

in erster Linie naturgemäß das Bestreben der Bundesstaaten zu nennen, die durch ihre Verkehrsverwaltungen erzielten Überschüsse auch in voller Höhe zur freien Verfügung zu erhalten, um so leichter Verkehrserleichterungen und Verkehrsverbesserungen durchführen zu können. Daß diese Überschüsse aber wegen ihrer im Verhältnis zu den Gesamtüberschüssen der Eisenbahnen heut immerhin unbedeutenden Höhe in den Händen der Eisenbahnen in dieser Beziehung nicht die wichtige Rolle spielen würden, die ihnen im Bereiche der Post zufällt, ist schon ausgeführt.

Dann könnte für die Überweisung der Überschüsse an die Eisenbahn auch der Gedanke maßgebend sein, daß man auf diesem Wege leichter zu einer durchsichtigeren Bilanz der Postverwaltung kommen würde, die dann unter Umständen eine gerechtere Tarifgestaltung zur Folge haben könnte, indem man nämlich unter Umständen eher in die Lage käme, die Rentabilität der einzelnen Betriebszweige genauer festzustellen.

Diese Frage scheint mir so wichtig zu sein, daß ein kurzes Eingehen auf sie wohl angebracht ist. Daß die Bilanz der Postverwaltung jetzt undurchsichtig ist, muß zugegeben werden; die Postverwaltung selbst kann nicht mit hinreichender Bestimmtheit sagen, welche Überschüsse bei den einzelnen Betriebszweigen erzielt bzw. welche Zuschüsse erfordert werden. Wenn die Eisenbahnleistungen bezahlt würden und insbesondere die Paketbeförderung speziell vergütet würde, so ließe sich bestimmt annähernd beurteilen, ob der Paketdienst heut rentabel oder unrentabel ist. In letzterem Falle müßte das Ergebnis zu einer Prüfung der Frage anregen, ob nicht gewisse Bevölkerungskreise, die hauptsächlich die Eisenbahnen benutzen, für andere Bevölkerungskreise, die sich in der Hauptsache der Post bedienen, zu hohe Gebühren bezahlen, d. h. mit anderen Worten, ob nicht eine Revision des Postpakettarifs und unter Umständen auch der Eisenbahntarife zu erwägen ist,

selbstverständlich unter genauer Beachtung aller aus dem bestehenden und dem zu erstrebenden Zustande sich ergebenden Vor- und Nachteile für die Volkswirtschaft. Die Lösung dieses Problems hat der Amerikaner Charles Hull in seiner verdienstvollen Arbeit „Die Deutsche Reichspaketpost“ (Jena 1892) versucht, auf die an dieser Stelle näher einzugehen sein wird.

Hull erörtert in ausführlichen Untersuchungen den wirtschaftlichen Charakter des Postpaketverkehrs in Deutschland, berechnet sodann den Wert der Eisenbahnleistungen für die Paketpost und stellt den wirtschaftlichen Erfolgen den Wert dieser Eisenbahnleistungen in Höhe von 75 % der Kosten aller Eisenbahnleistungen für die Post gegenüber. Er kommt zu dem Schlusse, daß die deutsche Paketpost wirtschaftlich — nicht rechtlich — wahrscheinlich für den Staatshaushalt ein Defizit herbeiführt. Daraus folgert er weiter, daß, da man die ideellen Vorteile des billigen Pakettarifs nicht zu hoch veranschlagen dürfe, eine mehr finanzielle Behandlung der Paketpost wohl am Platze wäre, d. h. mit anderen Worten eine Portoerhöhung in den Kreis der Erwägungen zu ziehen sei. Das sind, wenn man die Voraussetzungen zunächst als zutreffend annimmt, entschieden richtige und beherzigenswerte Ausführungen. Professor G. Cohn begleitet sie in einer Besprechung des Buches mit anerkennenden Worten und schließt: „Die rechtliche Unentgeltlichkeit ist für jede ernsthaftere finanzielle Betrachtung der äußere Schein, die wirtschaftlichen Kosten des Eisenbahntransports, ob sie nun in diesem oder jenem Etat erscheinen, sind die Wirklichkeit[1].“

Hull steht also auf dem Standpunkt, daß die wirtschaftlichen Vorteile, die der billige Pakettarif der Allgemeinheit gewährt, in einem Mißverhältnis stehen zu den erwachsenden Eisenbahntransportkosten. Er stützt das

[1] Eisenbahnarchiv 1892, S. 1043.

darauf, daß der Postpaketverkehr wahrscheinlich zum größeren Teile nicht dem eigentlichen Kleingüterverkehr dient, sondern daß infolge des eigentümlichen Zonengewichtstarifs, der zur Zerlegung von größeren Gütermassen in einzelne 5 Kilopakete geradezu herausfordert, der Großgüterverkehr die Hauptvorteile aus dem Paketdienst zieht. Wenn sich das so verhält, schließt Hull weiter, „bringt die Gesamtheit gewissen Klassen ein Opfer, welches diese nicht verdient haben, und das jener keineswegs zugemutet werden darf. Von einer Kulturmission der Paketpost kann eigentlich keine Rede sein[1].“ „Vielmehr muß man“, sagt Hull weiter, „auch in Erwägung ziehen, wie häufig der kleine Mann denn von diesem Vorteil (des billigen Portos) Gebrauch machen wird und wieviel er andererseits zum Unterhalt einer sich nicht rentierenden Paketpost beisteuern muß resp. inwieweit er zur Deckung eines Staatsbedarfs, welcher sich weit besser durch einen gehörigen Paketpostüberschuß erreichen ließe, herangezogen wird, damit die Berliner Gesellschaft ihre Ballsäle mit frischen französischen Blumen ausschmücken oder die Londoner „Ritter und Damen“ der „Primrose League“ Schlüsselblumen zum Gedenktag des seligen Lord Beaconsfield tragen können[1].“ Das heißt mit anderen Worten: Das Reich muß aus seiner Paketpost im Interesse der Allgemeinheit der Steuerzahler mehr Erträge herauswirtschaften.

Ich kann mich dem nicht anschließen. Hull scheint mir in jeder Beziehung den volkswirtschaftlichen Wert des billigen Pakettarifs zu unterschätzen. Daß 75 % der gesamten Kosten der Eisenbahnleistungen für Postzwecke dem Paketverkehr zur Last zu schreiben sind und daß, wenn man sie anrechnet, dieser Betriebszweig nur einen sehr geringen, vielleicht auch gar keinen Überschuß mehr

[1] Hull, a. a. O., S. 153, 154.

abwirft, mag zugegeben werden; eine Prüfung dieser Frage würde wegen der Schwierigkeit einer genaueren Detaillierung der Kosten für die einzelnen Postbetriebszweige zu weit führen. Das berechtigt meines Erachtens aber noch nicht zu dem Schluß, daß die Leistungen des Reiches bzw. der Bundesstaaten — denn diese haben sie auszuführen — auf dem Gebiete der Paketbeförderung als verfehlt anzusehen sind, und daß ein Tarif mit der Aussicht auf höhere Einnahmen volkswirtschaftlich günstiger wäre. Zugegeben werden muß, daß der deutsche Postpakettarif, der auf eine Begünstigung des Kleingüterverkehrs abzielt, für manche Industrieen und Gewerbe einen starken Anreiz bildet, die höheren Eisenbahnbeförderungskosten, die mit ihren groben Gewichts- und Gebührenbemessungen auf den Großgüterverkehr zugeschnitten sind, durch Zerlegung von größeren Gütermengen in 5 Kilopakete zu umgehen. Für manche Industriezweige, z. B. die Strohhutindustrie, die mit ihren leichten, aber voluminösen Paketen einen unverhältnismäßig großen Raum in den Bahnpostwagen beansprucht, mag man auch von einem Mißbrauch der Posteinrichtungen sprechen, obschon streng genommen der nicht gesetzwidrige Gebrauch von vorhandenen Einrichtungen nicht Mißbrauch genannt werden kann. Ebenso ist es eine volkswirtschaftlich nicht günstige Erscheinung, wenn etwa der Staat Geld zugibt, damit die reichsten Gesellschaftsklassen ihre Luxusbedürfnisse möglichst billig befriedigen können.

Aber die Hauptfrage ist doch hier: Überwiegen solche unerwünschten, vielleicht nicht immer vermeidbaren Folgen des Tarifs oder überwiegen die volkswirtschaftlichen Vorteile? Meines Erachtens trifft das letztere zu. Der Pakettarif ist zwar, was Hull richtig betont, in erster Linie ein Mittel, das dem Geschäftsmann eine billige Transportmöglichkeit gewährt. Aber Hull übersieht meines Erachtens, daß die Ersparnisse an Transportkosten nicht

in erster Linie in die Kasse der Geschäftsleute fließen, sondern infolge der starken Konkurrenz dem großen Publikum und besonders auch dem kleinen Manne zugute kommen. Wenn der Kaufmann einer kleinen Stadt in Ostpreußen heut infolge des Pakettarifs in der Lage ist, z. B. gute Tuchstoffe aus dem sächsischen Textilindustriegebiet in 50-Pfennig Paketen zu beziehen, so verringert sich naturgemäß der Unterschied der Kosten am Herstellungs- und am Verkaufsorte ganz bedeutend. So ist es allmählich dahin gekommen, daß dieser Unterschied, der früher einer Verwendung von Produkten fern vom Herstellungsorte hemmend im Wege stand, für viele Produkte ganz oder fast ganz verschwunden ist. Und das hat gerade dem kleinen Mann die Möglichkeit zum Ankauf von einfacheren Luxusartikeln gegeben und somit zu einer Steigerung der Lebenshaltung aller Bevölkerungskreise, besonders aber der ärmeren beigetragen, andererseits aber auch zu einer Belebung des inneren Marktes und somit einer Befeuerung der heimischen Industrie geholfen. Eine direkte Ersparnis aber bringt gerade dem Mittelstande und vielen ärmeren Familien der Bezug von Lebensmitteln, Fleisch, Butter usw. aus billigeren, noch rein agrarischen Gegenden. Man denke nur an die zahllosen Familien in den Großstädten, die vielfach gemeinschaftlich statt des teueren Fleisches am Orte, wo die hohen Mieten und sonstigen erheblichen Geschäftsunkosten den Fleischpreis unangemessen erhöhen, Fleisch gleicher Güte aus dem Osten unseres Vaterlandes trotz des Hinzutritts des Portos noch immer wesentlich billiger beziehen. Mancher kinderreichen Familie wird nur so der sonntägliche Braten erschwingbar. Diesen großen Vorteilen gegenüber ist — vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet — der früher stark betonte Vorteil des neuen Pakettarifs, daß auch der kleine Mann und das arme Dienstmädchen in der Lage ist, hin und wieder ein Paket an den Sohn in der Fremde oder an

die Eltern in der Heimat zu schicken, wie auch Hull mit Recht betont, nur unerheblich; denn diese Pakete verschwinden in der erdrückenden Menge der vorher genannten Kategorien von Paketen, durch die der Pakettarif ein unentbehrliches Hilfsmittel unserer ganzen heutigen geschäftlichen und auch hauswirtschaftlichen Wirtschaftsweise geworden ist. Einer mehr finanziellen Behandlung des Pakettarifs kann ich daher nicht das Wort reden, sofern darunter eine die Allgemeinheit treffende Gebührenerhöhung verstanden wird. Das soll natürlich nicht ausschließen, daß der Pakettarif nicht verbesserungsfähig sei. Nur muß meines Erachtens allen Erwägungen in dieser Hinsicht der Gedanke vorschweben, daß eine Mehrbelastung der Allgemeinheit schwere wirtschaftliche Schädigungen besonders des Mittel- und Arbeiterstandes mit sich bringen kann.

Daraus folgt, daß, selbst wenn die Eisenbahnleistungen bezahlt würden und sich ein Defizit aus der Paketbeförderung ergeben würde, doch volkswirtschaftliche Gründe gegen eine Erhöhung des Pakettarifs sprächen, daß also die Änderung des heutigen Zustandes den gewünschten Erfolg einer anderweiten Tarifgestaltung kaum haben könnte. Unter diesen Umständen muß man sagen: Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus ist es als ein Gebot der Notwendigkeit anzusehen, an dem heutigen Verhältnis der Eisenbahnen zur Post festzuhalten.

Endlich ist hier noch auf Zweckmäßigkeitsmomente, die für eine Beibehaltung des heutigen Zustandes sprechen, hinzuweisen. Niemand weiß, was die nächsten Jahrzehnte an neuen Erfindungen und Entdeckungen bringen; niemand kann sagen, ob nicht in absehbarer Zeit an Stelle der Eisenbahnen billigere und schnellere elektrische Freibahnzüge auf den Landstraßen laufen, und ob nicht dereinst das Luftschiff auch dem Güterverkehr dienstbar gemacht wird. Dann würde die Post unter Umständen wieder vor die

Aufgabe gestellt werden, sich im Interesse der Allgemeinheit den neuen Verkehrsmitteln gegenüber eine möglichst billige Beförderung zu sichern. Solchen Verhältnissen gegenüber wäre das Vorbild der Eisenbahnleistungen sicher von Nutzen.

Wie würde nun eine Änderung die Reichs- und bundesstaatlichen Finanzen beeinflussen? Eine Preisgabe der Rechte des Reiches würde eine Schenkung des Reiches an die eisenbahnbesitzenden Bundesstaaten bedeuten[1]. Diese Schenkung wäre deswegen für die betreffenden Bundesstaaten besonders wertvoll, weil diese bei Übernahme der Privatbahnen, die in der Hauptsache im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts stattgefunden hat, die Verpflichtungen der Bahnen zugunsten der Post im Erwerbspreis bereits berücksichtigt haben[2]; im Falle der Bezahlung der Leistungen für die Post wäre das Ankaufskapital natürlich entsprechend höher gewesen. Wenn den Staaten also die unentgeltlichen Leistungen jetzt erlassen würden, so würden ihnen neben der s. Z. beim Ankauf gemachten Ersparnis, die unter Umständen in Gestalt niedrigerer Zinssummen noch heut fortwirkt, noch die laufende Ersparnis an Kosten für die Leistungen, also eine doppelte Ersparnis erwachsen.

Daß dabei aber nur die Staaten mit Eisenbahnbesitz gut fahren, die übrigen aber sogar höhere Ausgaben haben würden, wird später noch erörtert werden.

Praktisch kommt die Frage, ob eine Aufhebung der Eisenbahnleistungen überhaupt zu erwägen ist, natürlich darauf hinaus, wie die fehlenden Reichseinnahmen ersetzt werden könnten.

---

[1] Eine Aufgabe der Rechte den Privatbahnen gegenüber könnte wohl nicht in Frage kommen. Ein solcher Schritt würde bestimmt die schärfere Heranziehung der Privatbahnen zu Leistungen auf anderen Gebieten, unter Umständen zu einer Reichseisenbahnabgabe, zur Folge haben müssen.

[2] Zu vgl. S. 39.

Es würden sich drei Wege bieten, nämlich Posttariferhöhungen, neue Reichssteuern oder Erhöhung der Matrikularbeiträge. Tariferhöhungen bedeuten im allgemeinen Rückschritt auf einem Gebiete, auf dem nur Fortschritt sei es durch Tarifermäßigungen, sei es durch Verkehrsverbesserungen — die Losung sein darf; sie sind ein zweischneidiges Schwert, das nur mit größter Vorsicht zu gebrauchen ist, und führen leicht zur Erdrosselung des Verkehrs und zu Mindereinnahmen, wie es in letzterer Beziehung die Fahrkartensteuer erst kürzlich wieder bewiesen hat.

Im Bereiche der Post- und Telegraphenverwaltung kommen auch nur wenige Gebiete für Tariferhöhungen in Betracht, in der Hauptsache wohl nur das Fernsprechwesen und vielleicht der Paket- und Nachnahmeverkehr[1]. Etwa aus dem Fernsprechwesen zu erzielende Mehreinnahmen müßten jedoch diesem verbleiben, einmal um zu einer schnelleren Amortisation des in dem Fernsprechwesen steckenden bedeutenden Anlagekapitals zu kommen, dann aber auch, um Kapitalien zu sammeln und dadurch für Mehrausgaben gerüstet zu sein, die jeder Tag in gewaltiger Höhe durch Verbesserung der Technik bringen kann, und die aller Voraussicht nach nicht erspart bleiben werden.

Gegen Tariferhöhungen auf den anderen Gebieten sprechen aber doch so gewichtige volkswirtschaftliche Bedenken, daß man sagen kann: Durch Tariferhöhungen könnte man die durch Wegfall der Eisenbahnleistungen entstehenden Mindereinnahmen nicht decken.

Daß eine stärkere Besteuerung finanzpolitisch nicht zu empfehlen wäre, ist bereits im § 1 dieses Kapitels dargelegt. Die dort erörterten Gründe treffen noch heut zu.

---

[1] Wegen der Rentabilität des Nachnahmeverkehrs und der etwaigen Erhöhung der für ihn bestehenden Gebühren sei auf den Aufsatz im Postarchiv Nr. 3 für 1910, S. 54—56, verwiesen.

Endlich kann man noch an einen Ersatz der etwa verloren gehenden Postüberschüsse durch Erhöhung der Matrikularbeiträge denken. Den Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz würden in diesem Falle höhere Einnahmen zuwachsen, während auf der anderen Seite höhere Matrikularbeiträge von allen Bundesstaaten gezahlt werden müßten. Dabei verdient hervorgehoben zu werden, daß gerade die Staaten mit Staatsbahnen die finanziell leistungsfähigsten sind, daß also die finanziell schwachen Glieder des Reichs durch den Fortfall der Eisenbahnentschädigungen stärker belastet werden würden. Das aber muß im Interesse der bundesfreundlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Gliedern des Reiches vermieden werden.

Schlußbemerkungen.

In den ersten Kapiteln der vorliegenden Arbeit ist dargestellt worden, wie die heutigen Beziehungen zwischen der Post und den Eisenbahnen im Deutschen Reich sich aus den historischen Verhältnissen heraus entwickelt haben. Sodann konnte gezeigt werden, daß die heutige Regelung dieser Beziehungen bei uns den Verhältnissen in den meisten bedeutenderen Staaten entspricht, was als Beweis dafür gelten darf, daß die bei uns getroffene Regelung als zweckmäßig anzusehen ist; die abweichenden Verhältnisse in England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika konnten zum Beweise dafür herangezogen werden, welche wirtschaftlichen Vorteile Deutschland vor den beiden Staaten durch die zum Teil infolge der unentgeltlichen Eisenbahnleistungen ermöglichte umfassende Tätigkeit seiner Post genießt. Die Ausführungen des letzten Kapitels endlich haben gezeigt, daß — vom Standpunkt des Wirtschafts- und Finanztheoretikers aus betrachtet — bei unseren eigenartigen Verhältnissen zwischen Reich und Bundesstaaten wesentliche wirtschafts- und finanzpolitische, daneben auch rein politische Gründe zurzeit gegen einen Wegfall der Eisenbahnleistungen sprechen. So kommen wir zu dem Schluß: Die Beibehaltung des heutigen Zustandes ist zu empfehlen, wenn er auch als ideal und vollkommen nicht angesehen werden kann.

Das Ideal wäre — von den für die vorliegende Arbeit maßgebenden Gesichtspunkten aus betrachtet — die Übernahme der Eisenbahnen in Reichsbetrieb, weil so die durch

die finanzielle Auseinandersetzung zwischen beiden Verwaltungen sich ergebende unproduktive Arbeit auf das geringste Maß beschränkt werden kann und Konkurrenzbestrebungen beider Verkehrsinstitute ausgeschlossen werden. Das führt zu dem in der Arbeit selbst nur angedeuteten Gesichtspunkt, daß die deutsche Regelung der Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen auch den Vorzug hat, die volkswirtschaftlich schädlichen unproduktiven Kosten auf ein sehr geringes Maß herabzusetzen. So entsteht zum Schluß noch die Frage: Kann man sagen, daß die bei uns durchgeführte Regelung dem angedeuteten Ideal der Vermeidung unproduktiver Kosten, besonders der Ausschließung von Konkurrenzbestrebungen möglichst nahekommt? Ist auch von diesem Standpunkt aus unsere Regelung die unter den gegebenen politischen Verhältnissen volkswirtschaftlich günstigste?

Daß die finanzielle Auseinandersetzung zwischen beiden Verkehrsverwaltungen bei uns einfach und verhältnismäßig billig vor sich geht, zeigen die Ausführungen in den ersten Kapiteln; billigere Auseinandersetzungsmethoden sind auch in anderen Staaten nicht in Übung. Diese durch die Auseinandersetzung entstehenden unproduktiven Kosten sind aber verschwindend gering dem Aufwand gegenüber, den Konkurrenzbestrebungen, das Nebeneinander von gleichartigen und den gleichen Zielen dienenden Verkehrsanstalten, hervorrufen würden. Etwaige Verkehrsverbesserungen und Tarifverbilligungen — die letzteren könnten bei der Eigenschaft der Post und Eisenbahnen als Staatsbetriebe niemals so erheblich sein wie im freien Wirtschaftsleben — würden diese Kosten bestimmt nicht aufwiegen. Bei dem heutigen scharfen Ringen um das wirtschaftliche Übergewicht auf dem Weltmarkt müssen aber alle wirtschaftlichen Kräfte des Volkes herangeholt und ausgenutzt werden zu produktivem Schaffen, alle unproduktiven Arbeiten aber vermieden werden.

Daß solche unproduktive Kosten machende Konkurrenzbestrebungen vermieden werden, dafür sorgt, wie schon erwähnt, unsere reichsgesetzliche Regelung der Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen. Sie bedeutet, daß nicht das Prinzip der Konkurrenz, sondern das einer gesunden Arbeitsteilung für Post und Eisenbahnen besteht, und sie muß daher nach allem als die unter den gegebenen Verhältnissen volkswirtschaftlich günstigste Lösung angesehen werden.

Lebenslauf

Geboren am 29. September 1877 zu Potsdam, evangelischer Konfession, besuchte ich vom 9. Lebensjahr ab das Viktoria-Gymnasium meiner Vaterstadt. Nach bestandener Abgangsprüfung trat ich im Januar 1896 als Posteleve bei der deutschen Reichs-Postverwaltung ein und legte 1899 die Prüfung zum Postsekretär, 1905 die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie ab. Meine wissenschaftlichen Studien begann ich in den Winterhalbjahren 1900/01 und 1901/02 an der Post- und Telegraphenschule in Berlin mit Vorlesungen über Staatsrecht, Nationalökonomie, Finanzwissenschaft und Verkehrspolitik und setzte diese Studien nach meiner Versetzung nach Berlin von 1906 bis zum Frühjahr 1910 als Gastzuhörer an der Kgl. Universität zu Berlin und — für ein Semester — als Teilnehmer an dem Winterkursus der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung in Berlin fort.

A. E. FISCHER, GERA-R.
Buch- und Kunstdruckerei

Druckfehler-Verzeichnis.

S. 5, Anm. 1 lies statt S. 48 ff: S. 16 ff.

S. 19, Anm. 1 lies: S. 33 und 36 des vollständigen Buches.

S. 38, Zeile 3 lies: S. 63 des vollständigen Buches.

S. 41, Anm 2 lies statt S. 126: S. 52.

S. 47, Zeile 17 lies statt S. 112: S. 38 ff.

S. 53, Anm. 1 lies in der Klammer: S. 33, 36 und 63 des vollständigen Buches.

S. 80, Anm. 1 lies: S. 30 ff. und 33 ff. des vollständigen Buches.

S. 99, Anm. 2 lies statt S. 39: S. 7.